

LES CHEMINS DE FER en Roumanie

THESE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 21 Mai 1931, à 14 heures

PAR

Victor C. VOROBCHIEVICI

JURY DE LA THESE

Président : OUALID, professeur

Suffragants : APTALION, professeur

MAUNIER, professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1931



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553025_0040

THESE POUR LE DOCTORAT

LES CHEMINS DE FER en Roumanie

THESE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 21 Mai 1931, à 14 heures

PAR

Victor C. VOROBCHIEVICI

JURY DE LA THESE

Président : OUALID, professeur

Suffragants : AFTALION, professeur
MAUNIER, professeur.

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE

49, Boulevard Saint-Michel, 49

1931

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

En étudiant les chemins de fer roumains, je me suis proposé de faire un exposé historique de l'évolution économico-juridique de cette entreprise. L'évolution de ce moyen de transport de 1865 à nos jours, considérée du point de vue du système économique adopté pour l'établissement et pour l'administration, peut être divisée en trois périodes : la période des concessions, qui va de 1865 à 1880, la période de la régie directe, pour les chemins de fer d'intérêt général et de la concession pour les chemins de fer d'intérêt local et industriel, qui va de 1880 jusqu'à la fin de la guerre, et la période d'après la guerre qui se caractérise par l'effort qu'on fait pour éliminer les influences politiques de l'entreprise des chemins de fer, en lui accordant une certaine autonomie, tout en la gardant dans la propriété de l'Etat et sous son contrôle.

C'est le plan que j'ai suivi dans cet ouvrage où j'ai étudié d'abord la législation qui a gouverné et la législation qui gouverne aujourd'hui les chemins de fer roumains. A la fin de chaque partie, j'ai ajouté un aperçu sur la situation du réseau, au point de vue financier, commercial et de la dotation. Je n'ai pas trop insisté sur les données statistiques, parce que, comme je l'ai montré quelquefois dans l'ou-

vrage, les diverses sources ne concordent pas entre elles et, s'il fallait faire un choix, entre des chiffres ayant tous un caractère officiel, quoique non concordant, j'aurais risqué de tomber dans l'arbitraire.

A la fin des trois parties, j'en ai ajouté une dernière, qui sert de conclusion où j'essaye d'indiquer mon point de vue, quant à la politique économique que l'Etat roumain devrait avoir vis-à-vis de cette entreprise.

PREMIERE PARTIE

I

La situation politique spéciale dans laquelle se trouvait la Roumanie, dans la première moitié du xix^e siècle, l'avait empêchée de prendre un rang parmi les premiers pays munis de ce moyen de transports : de voies ferrées. Partagée en deux principautés, la Valachie et la Moldavie, mises sous la suzeraineté de l'Empire Ottoman et entourée par des voisins comme la Russie et l'Autriche, toutes deux prêtes à profiter, soit d'un moment de défaillance de l' « homme malade » de l'Europe orientale, soit d'inattention de la part de l'Europe Occidentale, pour les transformer en provinces russes ou autrichiennes, son état n'était pas à envier. Son territoire servait depuis des années, pour des champs de bataille aux guerres Russo-turques, et la première chose que les belligérants avaient à faire, c'était de s'assurer l'occupation militaire des principautés. L'acharnement avec lequel la Russie défendait la « sainte cause » des chrétiens de la Péninsule balkanique, avait déjà coûté à la Moldavie une partie de son territoire, la Bessarabie en 1812. Et si, en 1854, la bonne volonté

russe ne s'était pas heurtée à l'alliance turco-franco-anglo-sarde, je suis certain qu'aujourd'hui encore, les Roumains auraient à lutter pour leur indépendance, cette fois-ci de sous la domination soviétique.

Dans ces conditions, les hommes politiques roumains de la première moitié du siècle passé ne pouvaient que mener une politique de balance entre les Russes, les Autrichiens et les Turcs. Ce n'est qu'après le traité de Paris de 1855, que l'horizon politique devient plus clair pour les principautés. Les puissances occidentales commencent à se rendre compte, que leurs intérêts leur défendent de rester impassibles aux changements qui peuvent survenir dans l'empire Ottoman et, tout en respectant la suzeraineté du Sultan sur les principautés, elles opèrent un changement important en ce qui concerne le droit de protectorat sur les principautés que jusqu'ici l'Empire russe détenait, en le remplaçant par un droit de protectorat des puissances occidentales, signataires du traité de Paris. Grâce à la victoire des Alliés sur les Russes et à la politique libérale de Napoléon III, l'unité des deux principautés, d'abord personnelle, sous le même prince, Alexandre Jean Kouza, et ensuite administrative, a pu être accomplie en 1859 et 1862. Dorénavant des réformes ont pu préparer l'indépendance complète, acquise sur les champs de bataille en 1877, dans la guerre entre la Russie, alliée de la Roumanie et la Turquie, puissance suzeraine.

Dans ces conditions, l'exécution des travaux d'utilité publique devenait très difficile. Le pays

manquait de capitaux et les capitaux étrangers ne trouvaient pas assez de sécurité pour venir trouver un placement en Roumanie. Le manque d'hommes compétents empêchait encore les constructions sous la direction de l'Etat. L'indépendance politique ou au moins une autonomie complète pouvait seule nous mettre dans la situation de pouvoir traiter avantageusement les questions touchant la concession de ces travaux, sans que pour cela la situation politique de la Roumanie empire.

En ce qui concerne spécialement les chemins de fer, des tentatives pour la concession de leur établissement commencent déjà en 1841, en Moldavie, sous le règne du prince Michel Stourdza (1). Toujours en Moldavie, le prince Grigore A. Ghika, annonce dans son message adressé à l'Assemblée, le 10 Mai 1856, la nécessité de créer un réseau de chemins de fer et lui fait part de diverses propositions de concession, de la part de compagnies étrangères dont une, qu'il ne nomme pas, serait « la plus puissante Société de crédit de la France » (2).

En Valachie, le prince Barbe D. Stirbey, à l'occasion de l'ouverture de l'assemblée générale, le 2 Janvier 1856, annonce lui aussi, par un message, qu'il a « ordonné que l'on s'entende avec les compagnies particulières qui voudraient entreprendre la

(1) Gh. Tasca : *Problemele economice si financiare*, Bucarest, ed. Doicescu 1927, p. 105.

(2) Ghenadius Petrescu, D. Sturdza, D. C. Sturdza : *Actes et documents relatifs à l'histoire de la régénération de la Roumanie*, Vol. III, p. 470 (Buc. Imp. C. Gobel, 1889).

construction des chemins de fer en Roumanie ». En même temps, il demanda à l'Assemblée les crédits nécessaires pour « les études préparatoires » (3).

Deux années plus tard, le consul général de France à Bucarest, M. Béclard, prévient son Ministre de l'Extérieur, le Comte Walewsky, par une lettre du 8 Janvier 1857 du départ de M. Soutzo dans les diverses capitales de l'Occident sur l'ordre de son prince, dans le but, entre autres, de s'entendre avec les capitalistes pour la concession des chemins de fer de Valachie (4).

Mais, jusqu'ici, rien de sérieux ne peut s'organiser, l'état politique des principautés étant toujours incertain.

La première tentative plus sérieuse se place en 1864. Sans aboutir complètement, elle marque la politique que l'Etat suivra jusqu'en 1880 et, quoiqu'elle échoue sous la forme d'alors, elle aboutit quatre années plus tard, avec la concession faite à la compagnie Oppenheim, dont l'un des composants, le prince Léo Sapieha, faisait déjà partie de la société concessionnaire de 1864. J'insisterai sur la loi de 1864 (21 Février) qui est la première loi de concession de chemins de fer en Roumanie, parce qu'elle contient les principes qui se trouveront dans toutes les concessions suivantes, me contentant dans la suite d'indiquer seulement les différences entre le texte de ladite loi et les autres concessions, différences qui

(3) Idem, op. cit., Vol. II, p. 902.

(4) Idem. Op. cit. vol. V, p. 1078.

ne porteront d'ailleurs que sur le délai de la concession (en le diminuant) ou sur le montant de l'intérêt garanti (en le haussant) et enfin, sur la longueur du tracé.

La loi du 21 février 1864 (5) porte sur la concession d'un réseau de chemins de fer en Moldavie (ligne Itzcani, (frontière autrichienne) par la vallée du Siret à Galatzi, port du Danube, avec trois embranchements : Pascani-Iassy, Marasesti-Focsani et Adjudo-na), concession accordée aux : Marquis de Salamanca, Gustav Delahaute, Thomas Brassey, Samuel Morton, Peto baronet, Edward Ladd Betts, Prince Léo Sapieha et Pierre Mavrogheni, ou à la Société qu'ils formeront. Les principes de ladite concession sont les suivants :

1° L'Etat met à la disposition de la société concessionnaire, gratuitement, les terrains nécessaire aux travaux qui seront en sa propriété ou en la propriété des institutions de main-morte, la société n'ayant qu'à dédommager les détenteurs des dits terrains, en vertu d'un contrat de bail (art. 13) ;

2° Les terrains, propriété privée, seront décrétés d'utilité publique et expropriés comme tels et leur prix sera fixé par une commission arbitraire formée de cinq membres, deux représentant la société concessionnaire, deux les propriétaires et le cinquième, qui présidera, sera le préfet du district. Le prix sera acquitté par la société (art. 13).

(5) Dans le même sens, une concession est accordée en Valachie à une Compagnie qui comptait parmi ses membres le Prince Bibesco-Bassarab-Brancovan.

3° Le prix de la construction de la voie et des établissements fixé par kilomètre, aux risques et périls du concessionnaire, est de 200.000 frs. français.

4° L'Etat garantit au concessionnaire un intérêt de $7\frac{1}{4}\%$ pour le capital de 200.000 fr. par km, donc 14.500 fr. par km., garantie qui deviendra exigible au moment de la mise en fonction de chaque section de chemin de fer. Cette garantie ne cessera que cinq ans avant l'expiration du délai de la concession.

L'Etat s'oblige à verser la différence entre le revenu net qui ressortira du bilan de l'entreprise, et la somme de 14.500 francs, représentant l'intérêt garanti par kilomètre, même si les comptes seront sujets à des objections, gardant seulement la possibilité de demander ensuite le remboursement de la somme indue.

5° Les sommes que le gouvernement payera aux concessionnaires en vertu de l'obligation de garantie seront versées par l'Etat, seulement à titre d'avances, que les concessionnaires devront rembourser au trésor, avec un intérêt de 5 %, sitôt que le revenu annuel de l'entreprise concédée dépassera l'annuité garantie de $7\frac{1}{4}\%$; si, après l'expiration de la concession, la société est encore débitrice d'un solde, ce solde sera retiré de la somme que l'Etat devra payer pour l'achat du matériel de l'exploitation (art. 21).

6° L'Etat exemptait des droits de douane les machines et tous les outils nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin de fer concédé, pour une période de 15 ans, à concurrence de la date de leur mise en fonction (art. 16).

Toutes les transactions ayant en vue la construction et l'exploitation des chemins de fer, les actions, les obligations et les coupons, seront exemptés, sur le territoire des Principautés Unies de la Roumanie, pendant toute la durée de la concession, de tout droit de timbre et d'enregistrement. (art. 17).

Ils seront exemptés d'impôts directs, pendant la durée de la concession, les chemins de fer et les terrains occupés par eux. (art. 18).

7° L'Etat prend sur lui la responsabilité des dégâts éventuels causés par la guerre, révolution ou trouble. (art. 19).

8° La durée de la concession est fixée à 95 ans, à commencer à la date où les travaux du réseau tout entier seront finis. (du 31 décembre 1870 au 31 décembre 1965) (art. 24).

9° L'Etat se réserve le droit de racheter le réseau concédé, rachat qui ne peut être fait que pour le réseau entier, 30 ans après la date de départ de la concession (31 décembre 1870), en fixant le prix de ce rachat de la façon suivante : on prendra le revenu net des 7 dernières années précédant le rachat, on déduira ensuite le revenu net des deux années les moins rémunératrices des sept, et de ce qui reste, on établira le revenu net moyen des cinq années. Ce revenu net moyen, qui ne pourra en tous cas être inférieur à 7 1/4 %, garanti par l'Etat, représentera la valeur de l'annuité que le gouvernement devra payer aux concessionnaires, chaque année jusqu'au terme de l'expiration de la concession (art. 37).

10° Le domicile légal et l'administration de la

société concessionnaire seront dans les Principautés Unies de la Roumanie, mais la direction générale et l'administration financière de la société, pour les affaires qui ne toucheront pas l'Etat ou les citoyens roumains, pourra être, soit à Londres, soit à Paris (art. 8).

11° Les concessionnaires s'obligent à déposer au trésor une garantie de 300.000 francs portant un intérêt de 7 %, garantie remboursable au fur et à mesure que les travaux seront prêts dans les délais fixés par la concession (art. 9).

12° Après l'échéance du terme de la concession, l'Etat deviendra propriétaire des travaux et des dépendances des chemins de fer construits, la société restant propriétaire du matériel roulant, qui, sur la demande, soit de l'Etat, soit de la société, sera évalué par les experts et retenu obligatoirement par l'Etat, au prix de l'expertise (art. 25).

13° Le capital nécessaire pour la construction des chemins de fer sera formé par l'émission d'actions (pour un quart) et par émission d'obligations (pour trois quarts).

14° Un fonds de réserve devra être créé par le prélèvement d'un dixième du revenu net de l'entreprise et qui servira pour les dépenses extraordinaires de renouvellement et de la création de la voie double.

15° Si, après la mise en fonction de l'entier réseau concédé et à n'importe quelle époque, l'Etat se voyait obligé de payer, pendant cinq années consécutives, des sommes nécessaires pour compléter l'in-

térêt garanti de 71/4 %, et s'il croyait que cela fût dû à la mauvaise administration de la société, l'Etat serait en droit, après assignation de la société devant la juridiction instituée par la loi de concession, et après expertise, de se charger lui-même de l'administration et de la direction du chemin de fer, sans préjudice du droit pour les concessionnaires d'encaisser l'intérêt de 71/4 % garanti par la présente concession. Cet état de choses cessera de plein droit, sitôt que pendant une année, les revenus nets de l'entreprise reviendront à 71/4 %.

16° L'Etat garde la surveillance des travaux et leur approbation (art. 34, cahier des charges) et, par des commissaires nommés par lui, le droit de vérifier l'état des voies et des dépendances du chemin de fer. Les dépenses nécessaires pour exercer ce contrôle seront comblées par un fonds mis à la disposition par la société et formé par un versement annuel à la trésorerie d'une somme de 80 francs par kilomètre (art. 28 de la loi).

17° La société concessionnaire garde sa complète indépendance vis-à-vis de l'Etat, dans toutes les questions touchant son organisation, l'administration financière et commerciale et dans ses rapports avec ses employés (art. 29).

18° Les chemins de fer, faisant l'objet de la concession, étant considérés comme faisant partie du domaine public, ne peuvent pas faire l'objet d'une saisie ou d'une exécution forcée, de la part des créanciers de la société (art. 30).

19° L'Etat n'aura pas le droit de concéder d'au-

très lignes parallèles à celles faisant l'objet de la présente concession, ou qui lieraient entre eux deux points situés sur ces lignes, ou desservant les mêmes localités, dans le but de faire la concurrence aux chemins de fer concédés.

Dans le cas où l'Etat voudrait concéder des lignes desservant d'autres localités, droit qui reste entier pour l'Etat, la société garde un droit de priorité, à conditions égales, pour les nouvelles concessions (art. 32).

20° Une juridiction spéciale est créée pour statuer sur les conflits éventuels qui pourraient surgir de l'application de la présente loi : la société devra, en premier lieu, adresser ses requêtes au Ministre des Travaux Publics. En cas de non satisfaction, sur la solution adoptée, un tribunal arbitraire est créé. Il sera formé de quatre arbitres qui pourront être aussi des étrangers, dont deux représentant la société, et indiqués par elle, et deux représentant l'Etat. Un super-arbitre devra être nommé pour les quatre arbitres et, en cas de désaccord, il sera de plein droit le président de la haute-cour de Cassation et de Justice (art. 33).

Tels sont les principes que contient la première loi de concession des chemins de fer en Roumanie. La concession, comme je l'ai d'ailleurs dit, n'a pas eu de suites, faute de capitaux, mais les principes qu'elle contient ont passé dans les concessions accordées par la suite.

D'ailleurs, la loi promulguée le 17 Mars 1865,

indique nettement la politique que les Principautés Unies de la Roumanie devaient suivre à l'époque de l'établissement de la voie ferrée : « Les Travaux publics de toute nature seront entrepris par le mode de la concession à des Compagnies et capitalistes dont les capitaux avancés leur seront restitués par des annuités d'intérêt et d'amortissement » (art. 1).

Et l'article 3 de la loi prévoit que « toute concession de travaux publics prévue par l'article premier sera accordée seulement en vertu d'une loi spéciale ».

En 1865, la première période de tâtonnements, et cristallisation des principes directeurs s'achève.

Jusqu'ici la situation politique des principautés n'était pas assez claire pour que les capitaux des nations occidentales puissent trouver la sécurité nécessaire pour chercher un emploi dans les travaux dont la Roumanie avait grandement besoin.

D'autre part, la Roumanie manquait de capitaux propres pour construire elle-même le réseau de chemin de fer. De plus, un personnel compétent faisait, à l'époque, complètement défaut, ce qui aggravait encore la position des principautés à ce point de vue. On peut ajouter à cela, pour justifier le retard de la construction des chemins de fer, l'ignorance presque totale dans laquelle se trouvaient alors les capitalistes et les entrepreneurs, de la situation réelle des pays roumains, de leurs possibilités économiques et de leur avenir. A ce point de vue, les Allemands ont montré plus de perspicacité que le mar-

ché de Paris ou de Londres et, jusqu'au commencement de la guerre mondiale, ils ont su profiter d'une situation privilégiée sur le marché roumain.

II

En 1865, la période d'exécution dans le domaine des travaux de chemins de fer commence. Il faut distinguer les deux manières par lesquelles on a fini par achever ce qui formait avant la guerre de 1914-1918, en quelque sorte l'armature principale du système de chemins de fer des principautés.

La Roumanie, géographiquement parlant, occupait le territoire que limitait dans le nord de la Valachie et dans l'ouest de la Moldavie, la chaîne des Carpathes ; dans le sud de la Valachie, le Danube et à l'est de la Moldavie, le Pruth. Avant 1878, la Dobrogea n'était pas encore roumaine et les ports de Galatzi et de Braïla, situés sur le Danube, près de l'ancienne frontière moldavo-valaque étaient le mieux situés pour servir de grands ports d'exportation pour les Principautés. Donc, la direction du tracé devait, normalement, aboutir à eux. Ainsi, on a choisi comme tracé de la ligne principale, en quelque sorte comme colonne vertébrale du système de chemins de fer, d'un côté, le tracé qui, partant de la frontière autrichienne du nord de la Moldavie, du point nommé Itzeani et, en suivant la vallée de Siret, fleuve qui longe la Moldavie, aboutissait à Galatzi ;

ainsi la Moldavie était traversée d'un bout à l'autre par cette artère qui pourra servir au transit des marchandises autrichiennes et spécialement de la Bukovine, Galitzi et Pologne autrichienne, vers les ports du Danube et d'ici par la mer Noire, vers l'Orient et l'Occident.

D'un autre côté, pour la Valachie, une autre artère principale, partant de Braïla et traversant la Valachie aboutissait à Varcierova, point de la frontière Valaque-autrichienne vers l'ouest. Elle suivra à peu près la ligne qui sépare la plaine du massif des Carpathes. De cette façon, on est arrivé à avoir immédiatement une ligne de chemins de fer, aboutissant à un port, à une distance qui ne dépassera que rarement 80 kilomètres de la localité la plus éloignée de la voie ferrée. Et, si l'on tient compte de la voie navigable, du Danube, n'importe quelle localité était placée à une distance de 40 kilomètres d'une voie en état de faire la liaison entre elle et le monde extérieur.

La construction et l'exploitation de cette ligne traversant la Roumanie a été concédée à deux sociétés, par deux concessions à part : La concession Dr Strussberg, et la concession Offenheim (compagnie Lemberg-Cernautzi-Iassy) chacune pour une partie du réseau.

A part la construction de la ligne traversant la Roumanie, d'autres constructions ont dû être accomplies en même temps que les grands travaux, lignes qui, le plus souvent avaient un caractère d'une urgence politique. Ainsi fut construite la ligne Buca-

rest-Giurgiu-port, la ligne Iassy-Ungheni (frontière russe), la ligne Ploesti-Prédeal (frontière hongroise) et encore une ligne de Buzeu à Marasesti, dans le but de raccourcir le trajet de Bucarest à Iassy. Cette ligne a été mise en circulation en 1881, un an après la fin de la période que j'étudie maintenant.

Pour la construction de ces quatre embranchements, dont trois liaient un point de la ligne centrale à un point de frontière, a été concédé seulement l'établissement, l'exploitation et l'administration devant être à la charge de l'Etat.

J'aurai donc à étudier :

- a) La concession appelée Strussberg.
- b) La concession appelée Offenheim.
- c) La concession John Trever Barkley-Staniforth.
- d) La concession Crawley-Gouilloux.

A. — Le 21 Novembre 1868, fut votée par les chambres la concession, envers le groupe formé par les ducs de Ujest et de Ratisbor, le comte Lehndorff et le docteur Strussberg, de la construction et de l'exploitation d'un réseau de chemins de fer comprenant les lignes : Roman-Tecuci-Galatzi, avec un embranchement de Tecuci à Berlad ; Barbosi-Braïla-Buzeu-Ploesti-Chitila-Bucarest et Chitala-Pitesti ; Pitesti-Slatina-Craïova-Turnu-Severin-Varciorova (frontière Autriche-Hongrie) la jonction des deux gares de Bucarest : Filaret (terminus de la ligne Giurgiu-Bucarest) et la gare du Nord (la gare centrale) ; les embranchements Galatzi-Port et Braïla-Port. La lon-

gueur du trajet était de 914 kilomètres 890 mètres.

La concession aura une durée de 90 ans, à commencer du 1^{er} juillet 1871, date à laquelle les travaux devaient être finis. Le coût de la construction fixé à forfait est de 270.000 francs par kilomètre, soit un total de 248.130.000 francs.

L'Etat autorise la société à émettre des obligations pour le capital nécessaire à la construction dans les limites fixées, c'est-à-dire, jusqu'à concurrence de 248.130.000 francs, capital nominal. La société s'engage à payer les intérêts des obligations pendant la construction du chemin de fer, et l'Etat garantit un intérêt de $7\frac{1}{2}\%$, après la mise en exploitation de la voie. Ainsi, l'Etat garantit un revenu de 20.250 francs par kilomètre de voie et, dans le cas où ce revenu serait au-dessus du revenu net réel, il s'engage à verser la différence afin que les concessionnaires puissent toucher $7\frac{1}{2}\%$.

Les obligations, émises par les concessionnaires, étaient vendues et les sommes réalisées formaient un fonds destiné aux dépenses de la construction.

Le siège de la société était à Berlin. Les règlements des conflits qui pouvaient surgir entre les parties étaient de la compétence des arbitres. La question de la propriété du réseau, après l'expiration du terme de la concession, était réglée dans le même sens que dans la concession de 1864. Pour les autres problèmes de détail, les conditions de la loi du 21 Février 1864 étaient reproduites.

La société concessionnaire, dont l'âme était le Dr Strussberg, commença les travaux et les continua

jusqu'en 1870, quand la guerre franco-allemande éclata. Alors, comme Strussberg était mêlé aussi à d'autres combinaisons financières, moins solides que la concession des chemins de fer Roumains, sa situation s'ébranla. Pour se sauver, il employa le fonds destiné à la construction des chemins de fer roumains et provenant de la vente des obligations dont l'intérêt était garanti par l'Etat roumain, dans d'autres spéculations, chose contraire aux stipulations de la convention de la concession.

Le gouvernement roumain saisi, déposa une plainte contre le Dr Strussberg et fut autorisé, par la loi du 20 Juillet 1871, à demander la résiliation de la concession, devant le tribunal des arbitres et de prendre, en même temps, des mesures conservatoires, en ce qui concerne les travaux déjà accomplis et les matériaux de la société.

La même loi invite les possesseurs d'obligations à se constituer en société, et à se substituer à la société défailante. Dans le cas où les obligataires refuseraient, l'Etat devrait évaluer les travaux accomplis et les matériaux existants et partager la somme sortie de l'expertise entre les obligataires. Seulement, Strussbrg avait émis des obligations pour la somme entière de 245.160.000 francs, ce qui faisait que, dans le cas du rachat de la part de l'Etat, les obligataires devaient fatalement être en perte. Quoique la convention prévoyait une solution indiscutablement favorable à l'Etat roumain, comme d'ailleurs il a été prouvé par la décision du 3 Octobre 1871 du tribunal arbitral, qui a résilié la concession, quoique la

société concessionnaire était en faute grave et que l'Etat était, dans ces conditions, maître de prendre n'importe quelle mesure lui semblerait désirable, les pressions diplomatiques ont été telles, qu'on a fini par conditionner la reconnaissance de l'indépendance roumaine, acquise sur les champs de batailles de Bulgarie, par une solution favorable pour les obligataires allemands, de la question soulevée par la concession Strussberg.

Enfin, après la résiliation de la concession Strussberg et après amples discussions, les possesseurs d'obligations finirent par se constituer en une société d'actionnaires pour le chemin de fer de la Roumanie. En vertu de la loi du 25 Décembre 1871, qui réglemente, et la loi du 20 Juillet 1871, la nouvelle société était subrogée dans les droits et obligations que l'ancienne société avait assumées par la Convention de concession, entrant en possession des lignes déjà construites et des matériaux existants en la propriété de la société déboutée (art. 2).

En ce qui concerne la construction du réseau inachevé, la société s'engageait à mettre en exploitation les lignes : Roman-Tecuci-Galatzi, avec l'embranchement Tecuci-Barlad ; Barbosi-Braïla-Buzeu-Ploesti ; Chitila-Bucarest et Chitila-Pitesti ; et les lignes Galatzi-Port et Braïla-Port, jusqu'à la date du 1^{er} Décembre 1872. La jonction entre la gare Filaret et la gare Centrale de Bucarest (gare du Nord) devait être terminée le 1^{er} Décembre 1872 (art. 4).

En ce qui concerne la ligne Pitesti-Slatina-Craïova-Turnu-Severin-Varciorova (frontière) elle devait

être achevée, trois années après la promulgation de la loi, c'est-à-dire, le 25 Décembre 1874 (art. 6). L'Etat s'engageait à avancer une somme de 9 millions 520.000 francs en deux tranches, le 1^{er} Janvier et le 1^{er} Juillet 1872, somme que la société garantissait dans le fonds de chemin de fer (art. 5). Il continuait à garantir un intérêt de 20.250 francs par kilomètre de voie mis en exploitation (art. 8).

La nouvelle société s'engageait à convertir immédiatement en actions les obligations émises par l'ancienne société, en somme de 245.160.000 francs (art. 11).

La société pouvait émettre à ses risques et périls d'autres actions et actions de priorité, mais la garantie de l'Etat ne pouvait pas dépasser la somme globale de 18.609.750 francs, somme qui correspondait à la longueur totale du réseau concédé et qu'on avait fixé à 919 kms (en réalité, elle n'était, après vérification, que de 914 kms 890 m.). Ce que la société pouvait faire, c'est de répartir la somme de 18.609.750 francs, garantie par l'Etat, de la manière qui lui convenait, entre les actionnaires qui succédaient aux obligataires et les nouveaux actionnaires et possesseurs de droits de priorité que la société trouverait utile de créer (art. 11).

En ce qui concerne la résidence du Conseil d'administration et de la direction de l'exploitation, ils devaient être à Bucarest (art. 15).

C'est en vertu de cette loi que le gouvernement a signé la convention avec la nouvelle société.

Strussberg fut obligé de dédommager la nou-

velle société d'une somme de 6.000.000 de thalers, dont 4.000.000 en espèces (= 15.000.000 de francs) et le reste de 2.000.000 (= 7.500.000 francs) dans un délai de 5 ans, avec un intérêt de 5 %.

C'est dans ces conditions que l'ancienne concession Strussberg fut remplacée par la société des actionnaires des chemins de fer en Roumanie. La nouvelle société mit en exploitation la ligne Roman-Galatzi-Bucarest-Pitesti, le 13 Septembre 1872 et la jonction Filaret-Gare du Nord-Bucarest le 13 Décembre 1872. Pour l'achèvement de la ligne Pitesti-Slatina-Craïva-Varciorova (frontière) elle émit des priorités pour une somme de 93.750.000 francs (= 75.000.000 de marks) sur le marché de Berlin, avec une garantie hypothécaire prise sur la ligne Roman-Galatzi-Bucarest-Pitesti.

Sur une nouvelle demande de la société d'émettre de nouveaux emprunts pour l'achèvement du réseau, emprunt qui devait être garanti par une hypothèque de l'ensemble du réseau, l'Etat opposa un *veto*. La société, devant cette opposition, était dans une situation assez précaire. La ligne inachevée ; les capitaux investis devant produire des intérêts, mais l'Etat ne garantissant ces intérêts qu'une fois les travaux terminés et la voie mise en exploitation ; des nouveaux capitaux ne pouvant être trouvés qu'avec la condition d'être garantis avec l'hypothèque que le gouvernement refusait, telle était la situation de la société concessionnaire en 1875.

D'un autre côté, dans le Parlement roumain, on objectait que l'Etat n'avait pas à s'occuper de la si-

tuation des actionnaires et que, conformément à la convention qui liait les deux parties, Etat et Société, c'était à cette dernière à fournir les fonds à ses risques et périls et en dehors de toute garantie réelle sur le réseau qu'elle devait construire.

En face de cette situation, le gouvernement pensa au rachat des chemins de fer, et il envoya à Berlin M. Teodor Rossetti, dans le but d'entamer des pourparlers. Entre temps, les événements balkaniques amenaient une guerre entre la Russie et la Turquie. La question des chemins de fer passa sur un plan secondaire. La société trouva des fonds pour accomplir les travaux de la ligne Pitesti-Craïvo-Varciorova, qu'elle mit en exploitation le 9 Mai 1878. En 1877, la Roumanie déclara à la Porte sa décision de ne plus se soumettre à la suzeraineté turque et, pour donner plus de poids aux déclarations, fit une alliance avec la Russie et entra en guerre. Le gouvernement libéral, présidé par Jean C. Bratiano, continua les tentatives de rachat, envoyant à Berlin M. Emil Costinesco, futur Ministre des finances et Jean Kallindero et enfin M. Sturdza, alors ministre des finances.

La proposition du gouvernement était de transformer les actions de fondateurs et les priorités en obligations d'Etat, portant un intérêt de 6 %.

Les actionnaires, représentés par MM. Bleichröder et Hansemann demandaient en échange une garantie hypothécaire sur les chemins de fer de la société et, en plus, le gage sur les revenus des mo-

nopoles de l'Etat. L'Etat ne pouvait admettre que la garantie des revenus des chemins de fer.

Si, au lieu de l'Etat roumain d'alors, qui venait à peine de conquérir sa liberté, liberté que les usages internationaux voulaient être, non seulement acquise par les sacrifices des soldats morts pour leur patrie, mais encore reconnue par les grandes puissances, s'il y avait eu un pays plus fort en face de cette société formée d'actionnaires de nationalité allemande, la solution aurait été tout autre. L'Etat n'avait à se préoccuper que des obligations qu'il avait prises dans la convention, sans avoir à connaître les gênes par lesquelles passait l'entreprise. Mais Bismark avait une autre façon d'enviager le conflit. Il subordonnait purement et simplement la reconnaissance de l'indépendance roumaine à l'acceptation de la part de l'Etat des exigences des actionnaires allemands. D'ailleurs, la France et l'Angleterre, elles non plus, n'ont pas voulu désobliger l'Empire naissant, et n'ont reconnu cette indépendance qu'en même temps que l'Allemagne, à savoir le 8 Février 1880, une semaine après la promulgation de la loi du rachat (30 Janvier 1880) (6).

Par le rachat, décidé par la loi du 30 Janvier 1880, l'Etat roumain s'obligeait à échanger les actions primitives et les actions de priorité en obliga-

(6) Nicolăe J. Petculescu : *Problema C. F. R. Cultura Nationala* 1923, Bucuresti ; Gh. Tasca : *Problemele economice si financiare*, ed. Doirescu 1927, Bucuresti ; p. 110, *Memorile Regelui Carol, de un martor ocular 1879*, cité dans le volume de M. Gh. Tasca.

tions d'Etat portant un intérêt de 6 %. Les conditions établies pour cet échange étaient de soixante obligations pour cent actions primitives et de cent trente-trois obligations pour cent actions de priorité.

Ayant en vue les amortissements déjà effectués, ce qui ramenait le total des actions en circulation à une somme nominale de 291.176.250 francs, l'Etat émit des obligations à 6 % en valeur nominale de 145.975.050 francs pour le rachat des anciens titres de fondateurs (actions primitives) et pour une somme nominale de 63.846.000 frs pour le rachat des actions de priorité, ce qui faisait un total de 209 millions 765.000 francs. Il faut encore ajouter une prime de 2 % pour les actions primitives et de 2,5 % pour les actions de priorité qu'on rendait aux actionnaires qui se présentaient dans le terme prescrit pour l'échange. Ces primes totalisaient une somme de 5.000.000 de francs. En tenant compte de la somme de 2.678.950 francs, nécessaire aux dépenses de l'échange, l'Etat a émis des obligations de rachat pour une somme de 217.500.000 francs, à laquelle il faut ajouter la somme de 20.000.000 de francs, pour l'amélioration du réseau (7).

Au total, l'Etat a dépensé pour les 914 kms 890 m. de voie ferrée, et pour les accessoires, une

(7) C. J. Tatovici : Les emprunts de l'Etat roumain, thèse Paris 1905, p. 29 ; Aslan Th. *Finanțele Romaniei dela regulamentul organic pana astazi* (1831-1905) Ed. Academiei Române.

somme totale de 288.893.000.000 de francs (8), si on tenait compte des avances faites à la société jusqu'au rachat et des amortissements accomplis.

B. — Le 24 Mai 1868, le Parlement roumain vote la concession de la construction et de l'exploitation du réseau des chemins de fer Nord-Moldave à un groupe de capitalistes anglo-autrichiens, unis sous la direction de M. de Öpenheim et formé par Th. Brassey et Comp. L. M. Rate, Drake, le prince Léo Sapeiha, le comte Barkowsky et le Dr Giskra. Il s'agissait de la construction et de l'exploitation de la ligne Itzcani (frontière)-Roman, Pascani-Iassy et Veresti-Botosani, soit au total 224 kms 68 m. Les conditions spéciales de la concession étaient :

Le prix par kilomètre était fixé à 270.000 frs sur lesquels l'Etat accorde à la société une avance de 40.000 frs par kilomètre. Donc, du capital nécessaire de 60.495.640 frs, l'Etat avançait une somme de 8.960.000 frs et la société mettait le reste, soit 51 millions 535.640 frs. Pour cette dernière somme, l'Etat garantissait un intérêt de 7,5 % par an (7 1/4 % d'intérêt et 1/4 % d'amortissement), soit 17.250 frs par kilom. pour toute la durée de la concession (90 ans, jusqu'en 1961). L'Etat avait la faculté de racheter le réseau après trente ans d'exploitation par la société. Les litiges étaient réglés par les arbitres. Le délai d'exécution des travaux était assez court (une

(8) Nicolae I. Petculescu, op. cit. p. 38 ; Annuaire statistique de la Roumanie, Imprimerie de l'Etat, Bucarest, 1904, p. 324.

année et demie). En fait, la ligne Itzcani-Roman fut mise en exploitation en 1869, la ligne Pascani-Iassy en 1870 et Veresti-Botosani en 1871 (9).

La société montra son esprit plus spéculateur qu'organisateur. Ainsi, protégée par la garantie de l'intérêt et par le fait qu'en réalité le réseau concédé n'était qu'une portion relativement petite du réseau qui était en sa propriété et situé en Autriche (le réseau Lemberg-Cernantzi), et que, par conséquent, l'administration était, en fait, à Vienne, présentait toujours des comptes inexacts, rendant le contrôle difficile. A la demande d'établir sa résidence en Roumanie, elle se borna à créer une direction pour les chemins de fer roumains à Iassy, mais cette direction était démunie de toute initiative, étant subordonnée à la centrale de Vienne. Le matériel roulant, qui devait être en quantité suffisante, aux termes de la convention, manquait, et la société refusait d'en procurer. En ce qui concerne les dépenses d'exploitation, elles étaient de beaucoup supérieures aux dépenses ordinaires que l'Etat faisait pour son réseau de chemins de fer. Ainsi, d'après les exemples cités par M. Petculescu, dans « Problema C. F. R. » à la page 34, tandis que la réparation d'une locomotive coûtait, en moyenne, à l'Etat 3.571 frs, à la Compagnie, elle coûtait en moyenne 6.884 frs. Tandis que les dépenses de l'administration centrale coûtaient à

(9) Cezar Mereutza, *Administrarea si exploatarea cailor ferate*, dans le *Centenarul Cailor Ferate 1830-1930*, la Société Polytechnique de Roumanie, Bucarest 1930, p. 409.

l'Etat 489 frs 75 par km., à la Compagnie elles coûtaient 1.786 frs par km. Tandis que le revenu net du chemin de fer de l'Etat était de 6.569 frs par km., il était pour le réseau de la Compagnie de 3.318 fr. 70 (Les données sont pour la période 1883-1887).

Toutes ces constatations étaient de nature à faire perdre la confiance qu'on mettait au début dans le système des concessions. C'est la raison pour laquelle, l'Etat, usant de son droit de se charger lui-même de l'administration au cas où, pendant cinq ans, il serait obligé de verser des sommes d'argent, en vertu de son obligation de garantie de l'intérêt, il séquestra les lignes et le matériel le 18 Octobre 1888 et administra le réseau au nom de la société. Le 13 Janvier 1889, fut votée la convention du 10 Janvier 1889, conclue entre l'Etat et la société concessionnaire, convention qui avait plutôt le caractère d'une transaction et par laquelle la société abandonnait définitivement aux mains de l'Etat l'administration et l'exploitation du réseau et, l'Etat s'obligeait à lui verser la somme de 3.865.173 frs (les intérêts garantis) en deux tranches semestrielles, le 1^{er} Avril et le 1^{er} Octobre de chaque année, tant que devait durer la concession. J'ai dû dépasser la date de 1880, où prend fin la politique de concession de l'Etat roumain, envers les chemins de fer, mais cela était nécessaire parce que, quoique la loi du 30 Janvier 1880 marque le commencement de l'ère de la régie d'Etat en notre matière, le rachat du réseau n'a pu être fait que par tronçons.

C. — Je passerai maintenant à l'étude des concessions faites, pour la construction seulement, de trois embranchements qui, si on n'avait à tenir compte que des nécessités économiques, devait logiquement suivre l'accomplissement du réseau principal de la grande artère qui traversait le pays. Mais, au moins en ce qui concerne la ligne Bucarest-Giurgiu-Port et la ligne Iassy-Ungheni (frontière russe), des considérations d'ordre politique ont prévalu et ont fait décider leur exécution plus prompte.

En ligne générale, les lignes Bucarest-Giurgiu-Port, Iassy-Ungheni et Ploesti-Predeal (frontière hongroise) ont été construites par des concessionnaires, mais l'exploitation a été faite en régie, par l'Etat, chaque ligne étant mise sous une direction administrative à part.

La première ligne fut celle qui unit Bucarest à Giurgiu port. Elle a une longueur de 69 km. 822 m. L'exécution de la construction a été concédée à MM. John Trevor Barkley et John Stanisforth, par la loi du 1^{er} Septembre 1865 modifiée le 6 Avril 1867 et en Janvier 1869.

Le prix fixé fut de 13.755.000 frs, soit 195.000 frs par kilomètre. Le terrain fut mis gratuitement par l'Etat à la disposition de l'entreprise.

Le 26 Août 1869, le premier train roumain partait de la gare Filaret (Bucarest) pour Giurgiu. C'est la date qui marque, en quelque sorte, le commencement d'une ère nouvelle pour la vie économique du pays.

Les fonds nécessaires pour l'exécution de cette ligne, ont été fournis par un emprunt de l'Etat, lancé en 1864 et amorti en 1876 (10).

D. — En 1872, le 11 Février, le Parlement vota l'exécution par concession de la ligne Iassy-Ugheni (frontière russe), en longueur de 22 km. 400, qui fut mise en exploitation le 1^{er} Août 1874. Elle a coûté 3.770.215 frs, qui furent fournis par un emprunt intérieur, remboursable en 14 annuités de 452.526. C'était la seule liaison par chemin de fer, entre la Roumanie et l'empire russe et qui fut d'une grande importance stratégique pendant la guerre russo-roumano-turque de 1877-1878.

Par la convention intervenue entre l'empire de l'Autriche-Hongrie et les principautés roumaines, signée le 19 Mai 1874 et ratifiée par la loi du 3 Août 1874, la Roumanie avait pris l'engagement de créer deux nouvelles jonctions entre les chemins de fer de l'empire et le réseau roumain, à savoir à Prédéal et à Palanca. En même temps, on décidait la jonction des voies à Varciorova.

Pour donner suite à cette convention, le Parlement vota la concession de l'exécution seulement de la ligne Ploesti-Prédéal à la maison anglaise Crawley. La loi fut promulguée le 22 Juillet 1875.

La longueur du tracé est de 84 kilom. 617 m. et suit la vallée de Prahova, passant par la région

(10) Annuaire Statistique de la Roumanie, Bucarest, l'imprimerie de l'Etat, 1904, p. 424-425.

pétrolifère de Campina et par le défilé des Carpathes, pour traverser la frontière à Prédéal. Le prix a été de 34.350.351 frs et a été obtenu par un emprunt voté par la loi du 8 Avril 1881.

Pendant la construction, des différends étant survenus entre l'Etat et la maison Crawley, la concession fut annulée, par un acte de transaction approuvé par le Parlement en Mai 1878. La construction fut continuée par le Français Gouilloux, qui fit un contrat de concession avec le gouvernement, contrat voté par le Parlement le 1^{er} Juillet 1878 et par lequel le concessionnaire s'engageait à prendre à son service des ingénieurs roumains et d'entreprendre les travaux sous le contrôle technique roumain. La ligne fut mise en exploitation le 10 Juin 1879.

La période des concessions fut une triste époque pour la jeune Roumanie. Les concessionnaires, toujours des étrangers, profitant de l'état d'infériorité politique où se trouvaient alors les principautés, n'oubliaient jamais qu'ils étaient des ressortissants des pays forts et abusaient de l'influence que les représentants diplomatiques de leur pays d'origine avaient, soit à Constantinople, capitale de l'empire suzerain, soit à Bucarest. Les conditions qu'ils mettaient dans les conventions de concession étaient souvent humiliantes pour la Roumanie, et, dans tous les cas, ils envisageaient, non seulement le but de la construction des chemins de fer, pour lequel ils avaient contracté, mais encore, et surtout, l'asservis-

sement économique total du pays. La concession Offenheim, par exemple, envisageait la création d'un monopole du commerce extérieur roumain, chose qui était facilitée par la propriété des voies de communication. Le but du concessionnaire Strussberg n'était pas autre. Pour eux, la Roumanie signifiait une nouvelle colonie à exploiter. Quant aux conventions qui liaient les parties, elles devenaient des chiffons de papier entre les mains d'un Bismark, pour qui les capitaux allemands qui pénétraient en Roumanie, n'étaient que l'avant-garde de la domination politique. En face de l'Etat roumain, n'était pas seulement le concessionnaire, mais encore l'Etat à qui celui-ci appartenait. Dans un conflit entre les deux, c'était soit le consul anglais, soit le consul allemand, voire même l'Empereur, qui parlait au nom du concessionnaire et dans ces conditions, l'Etat roumain devait toujours se soumettre. Ce sont des nécessités politiques qui passent, mais non pas sans laisser des traces profondes. Quand, en 1924, par la loi concernant la commercialisation et le contrôle des entreprises économiques de l'Etat, on a eu garde de ne pas permettre, dans pareils cas, que la proportion entre les capitaux roumains et les capitaux étrangers, dépasse 60 à 40 %, c'est que l'auteur de la loi était M. Vintila Bratiano, le fils de Jean Bratiano, celui qui, dans la période de concession, avait eu à supporter la pression étrangère, pression qui, comme je l'ai montré plus haut, allait jusqu'à compromettre l'indépendance du pays. Et le fils n'a pas pu oublier la leçon que le père a reçue de la part de l'étranger.

Donc, au point de vue du sentiment national, la concession du chemin de fer, à des capitalistes étrangers, a été une expérience douloureuse, mais utile pour l'avenir. On a fini par comprendre que pour bien vivre, il faut d'abord être maître chez soi.

Mais on pourrait dire que, à part ces vexations, le système de la concession a apporté des services au pays et que, par lui, la construction du chemin de fer a pu être faite dans de meilleures conditions.

S'il s'agissait de classer le système des concessions d'après le résultat qu'il a donné en Roumanie, dans l'entreprise des chemins de fer, il serait complètement compromis. Et cela, à tous les points de vue :

Le coût de construction du chemin de fer a été de beaucoup plus élevé, pour le réseau concédé, que pour le réseau construit par l'Etat dans la période suivante. Ainsi, la construction du réseau concédé au Dr Strussberg en longueur de 914 km. 890 m. a coûté à l'Etat la somme de 288.893.320 frs, soit 315.576 frs par kilomètre.

La concession Offenheim a construit le réseau moldave en longueur de 222 km. 411 m., à un prix global de 60.495.640 frs, soit 272.000 frs (11) par kilomètre.

Si l'on prend en considération les deux chiffres,

(11) Niculae Petculescu, op. cit. p. 38. Annuaire statistique de la Roumanie, 1904, p. 384. L'écart entre le prix convenu pour la concession Offenheim et le prix réel provient d'une erreur dans le calcul de la longueur du tracé qui a été supportée par l'Etat.

le prix moyen par kilomètre, a été de 293.788 frs. J'ai expressément choisi seulement ces deux concessions parce que le trajet suivi par la voie était le moins accidenté possible. En Moldavie, il suivait la vallée du Siret, donc le moins possible de travaux d'art ; un seul pont plus important à Cosmesti ; en Valachie, le tracé a suivi, soit la plaine entre Bucarest et Galatzi, soit la vallée d'Arges et du Dambovitza entre Bucarest et Pitesti. Entre Pitesti et Craïva et Craïva Varciorova, le tracé a été expressément mal choisi, à cause du fait que le travail était payé par kilomètre, ce qui faisait que les concessionnaires préféreraient choisir un trajet plus long que de faire des travaux d'art coûteux (12).

Pour la construction de la ligne Ploesti-Prédéal, qui a coûté 405.950 frs par kilomètre, les choses pourraient encore être discutées, étant donné la difficulté des travaux. C'est la raison pour laquelle je me bornerai à prendre comme chiffre de comparaison la somme de 293.788 frs, prix moyen du kilomètre de voie ferrée, facilement exécutable, que l'Etat a payé aux sociétés concessionnaires.

Et bien, le prix moyen par kilomètre a été, pour les 2.324 km. 566 m. exécutés par l'Etat entre 1881 et 1915, seulement de 145.000 frs (13). C'est moins que la moitié de ce qu'a coûté la construction des chemins de fer par les sociétés concessionnaires. S'il

(12) M. Petculescu, op. cit. p. 39.

(13) M. Cezar Mereutza, dans le Centenarul Cailor ferate, p. 411.

fallait compter dans le prix du kilomètre de chemin de fer les constructions de la ligne Ploesti-Predeal, Bucarest-Giurgiu Port et Iassy-Ungheni, alors le prix moyen remonterait à 306.000 frs., et l'écartement entre le prix de la construction du chemin de fer faite par les concessionnaires et l'Etat deviendrait sensiblement plus grand.

Si au point de vue sentiment, les concessions ont été de nature à blesser profondément le patriotisme des Roumains, au point de vue financier, le système s'est montré très coûteux, contrairement à ce que soutiennent les partisans de la non-intervention de l'Etat dans l'ordre économique. Il est certain qu'on peut trouver des excuses à l'exagération du prix, dans le fait que les concessionnaires n'étaient pas assez informés, ni du coût de la main-d'œuvre, ni du coût des transports, ni du coût de la vie dans les principautés. De plus le manque d'un personnel spécialisé en Roumanie, entraînait la nécessité d'employer un personnel étranger, donc plus coûteux que le personnel employé par l'Etat, dans ses constructions (personnel roumain spécialisé à l'école des entreprises étrangères). Etant donné l'incertitude dans laquelle se trouvait la société qui demandait des concessions, il est naturel d'ajouter une marge au prix normal ; mais la marge a été même en tenant compte de ce que je viens de dire, un peu trop forte.

Et elle a été d'autant plus inexcusable qu'au lieu de servir au moins à exécuter, au point de vue technique, un travail soigné et durable, elle a été employée en dehors de ces préoccupations, la ques-

tion de qualité, tant du tracé que des travaux d'art passant au second plan, de telle façon qu'une fois le réseau entré dans l'administration de l'Etat, il a dû être refait. Pour énumérer quelques griefs que les ingénieurs roumains portent à la construction de la voie et des travaux d'art, j'indiquerai, au point de vue du tracé, le fait qu'il a été choisi, non pas le meilleur, mais le plus long (Pitisti-Craïova), parce que le prix était établi par kilomètre et aussi pour que les concessionnaires en raccourcissant le tracé, ne soient pas obligés de faire des travaux d'art. Le terrain a été, souvent, mal choisi. Entre Corbu et Potcoava et entre Bals et Pielesti, le terrain est glissant, ce qui a nécessité de la part de l'Etat, la construction des variantes pour la sécurité des transports. Les ponts ont été construits si peu solidement que plusieurs ont été emportés par le courant des eaux, dans les premières années après leur entrée en circulation.

Les gares construites par les concessionnaires, à l'usage du réseau, étaient mal construites, quant à la qualité et insuffisantes quant au nombre, ce qui a entraîné des dépenses de la part de l'Etat, après le rachat, pour la création de nouvelles gares et pour la réfection de celles existantes (14).

Peu de temps après leurs créations, les chemins roumains ont été soumis à un examen

(14) Nicolae Petculescu, op. cit. p. 37-43 ; Obédénare G. M. La Roumanie économique d'après les données les plus récentes. Ed. Ernest Leroux 1876, p. 342.

en ce qui concerne leur organisation et leur solidité : la guerre de 1877-1878, avec le transport de l'armée russe à travers le territoire roumain, ainsi que la mobilisation et la concentration de l'armée roumaine. L'examen a été pitoyable : Le Grand Duc Nicolas, qui commandait en chef l'armée russe, rapportait à l'Empereur que : « les chemins de fer roumains se sont montré encore plus mal construits que je ne m'y étais attendu... » (15). Et si, ni au point de vue prix, ni au point de vue qualité, les travaux exécutés en concession n'ont pas donné de résultats satisfaisants, ne faut-il pas condamner le système même ? Je crois que ce serait aller trop loin. Le système de la concession peut toujours donner de bons résultats, mais, pratiqué d'une autre manière qu'il l'a été en Roumanie. Et le malheur est que la situation politique et économique des Principautés roumaines ne le permettait pas. Au point de vue politique, il manquait à la Roumanie l'indépendance. Au point de vue économique, il manquait à la Roumanie les capitaux et l'élément humain capable de diriger et d'entreprendre des travaux techniques d'utilité générale, tels que les chemins de fer. Et, par dessus tout, on sentait le besoin de rattraper le temps gagné par les nations déjà avancées dans la voie de la civilisation. Cette période a été une période de luttes et de sacrifices où une génération entière a fait des efforts

(15) C. Martner : Emploi des chemins de fer pendant la guerre d'Orient. Ed. Librairie Militaire de J. Dumaine 1878, p. 36.

surhumains moraux et matériels, pour laisser après elle une situation meilleure aux générations futures. On a dû s'adresser aux capitalistes étrangers, faute d'autres possibilités on a dû accepter les conditions lourdes que ces capitalistes imposaient au besoin de progrès des Roumains. A l'école si chèrement payée, la jeune génération a appris à se servir elle-même. Le moment venu, le corps d'ingénieurs sorti de l'Ecole des Ponts-et-Chaussées de Bucarest a remplacé les techniciens étrangers et, à partir de 1879, les travaux ne sont plus dirigés que par le personnel roumain. Le capital s'accumule par la voie de l'épargne, le crédit de l'Etat s'affermnit et l'indépendance politique transforme la Roumanie en une réalité politique à laquelle la pression d'un consul quelconque ne suffit pas à lui forcer la main. Seulement, c'est une situation qui apparaît après 1880. Les griefs qu'on pourrait relever contre les concessions pratiquées entre 1865 et 1880, théoriquement, parce que pratiquement, les gouvernements des principautés n'avaient pas de choix à faire, s'ils ne voulaient ni renoncer à la création du chemin de fer, ni l'ajourner encore, ces griefs, je dis, peuvent se limiter à deux :

Le manque d'études plus approfondies apportées au cahier des charges en même temps qu'un contrôle effectif en ce qui concerne les travaux.

Faute d'un corps national d'ingénieurs, la chose devenait, sinon impossible, au moins extrêmement difficile. On ne pouvait que faire appel à des techniciens étrangers et cela revenait à peu près au même

que de se fier à la conscience des concessionnaires. Un second défaut, c'était qu'on garantissait un intérêt trop élevé. Tandis qu'en France, l'Etat garantissait aux Compagnies des chemins de fer concessionnaires, un intérêt de 4 % seulement, et encore avec une contre-partie qui se traduisait dans une participation de l'Etat aux bénéfices de l'entreprise, dans le cas où ces bénéfices dépasseraient un certain taux (16), le taux d'intérêt garanti par l'Etat roumain était de 7,5 % et, si on tient compte du fait que ce taux était fixé à une somme irréductible, somme qui représentait en réalité le double du capital effectivement nécessaire à la construction du chemin de fer, on se rend compte de l'énormité de la garantie. Dans ces conditions, les concessionnaires n'avaient à faire aucun effort et pouvaient se contenter de toucher un revenu qui ne pourrait jamais être dépassé dans une entreprise raisonnable de chemins de fer. Le maximum du taux du revenu avant la guerre a été, pour les chemins de fer roumains, en 1906-1907 de 4,34 %, en rapport avec le capital investi. On s'imagine bien que les concessionnaires étaient contents de toucher un taux de 7,5 % qui, normalement ne pouvait être atteint et qu'il était inutile, de chercher à améliorer quoi que ce soit, quand l'intérêt restait le même. Toute autre aurait été la situation si l'intérêt garanti par l'Etat avait été inférieur au rendement possible du chemin de fer. Tout en étant assuré d'un rendement

(16) Alfred Picard : Les chemins de fer, Ed. H. Dunod et E. Pinat 1918, p. 18.

quelconque pour le capital investi, le concessionnaire aurait eu devant lui un champ de possibilités de multiplier son revenu, par une organisation plus rationnelle. Mais encore une fois, la Roumanie ne pouvait pas attendre et n'avait pas alors un autre choix à faire. Mais, le fait d'avoir un trop gros revenu a perdu les concessionnaires. La première cause de leur déchéance réside dans le fait qu'étant trop contents de toucher 7,5 % sans se trop occuper de l'exploitation, ils l'ont négligée, ce qui a rendu possible l'annulation ou le rachat des chemins de fer par l'Etat.

La situation du réseau roumain des chemins de fer, en 1880, était la suivante :

Lignes exploitées par l'Etat 175 km 857 m.

Lignes concédées à des sociétés : 113 km 301 m.

La ligne Cerna-Voda-Constantza, située en Dobrodgea, devenue roumaine après 1878 et qui fut rachetée en 1882 à un prix de 16.459.873 francs : 64 km 675 m.

En tout, le réseau roumain était de 1.377 km 833 (17), avec 135 stations de chemins de fer (18), 9 haltes, 141 locomotives (19), 274 wagons à voyageurs (20), 28 wagons de postes (21), 3350 wagons à marchandises (22), et 18 chasse-neige (23). La voie était normale et unique.

Le trafic des voyageurs d'après le nombre des

(17) Niculae Petculescu, op. cit. p. 37-38.

(18) Annuaire statistique de la Roumanie, 1904, p. 327.

(19) Idem. (20) Idem. (21) Idem. (22) Idem. (23) Idem.

billets émis, était en 1880 de 764.248 donnant un revenu de 6.023.000 frs. (24).

Le trafic des bagages a été de 4.380 tonnes avec un revenu de 190.000 francs (25).

Le trafic des marchandises à grande vitesse, de 8.455 tonnes donnait un revenu de 480.753 frs (26). Le trafic des marchandises à petite vitesse, de 783.057 tonnes donnait un revenu de 9.362.360 frs (27).

En tout, en ajoutant les revenus divers qui montaient à 114.271 frs (28) le total des revenus était de 16.170.404 frs, avec un excédent sur les dépenses (11.755.148 frs) (29) de 4.415.256 frs. Les dépenses représentaient donc 72,69 % des revenus.

Par kilomètre, le revenu brut était de 17.557 frs, tandis que les dépenses étaient de 12.763 frs, donc un écart entre le revenu et la dépense de 4.794 frs, qui était le revenu net par kilomètre, abstraction faite de l'amortissement du capital de l'investigation.

(24) Annuaire statistique de la Roumanie 1904, p. 328.

(25) Idem, p. 328.

(26) Idem, p. 328.

(27) Idem, p. 329. (28) Idem, p. 329. (29) Idem, p. 329.

DEUXIEME PARTIE

I

Après la loi du 30 Janvier 1880, décidant le rachat des chemins de fer concédés primitivement à la Cie Strussberg, le réseau entre dans l'administration de l'Etat, le 1^{er} avril 1880. Le 1^{er} juillet 1882, les réseaux Ploesti-Predeal, Jassy-Ungheni et Bucarest-Guirgui, qui étaient jusqu'alors administrés en régie, par trois directions distinctes, passent avec le réseau de la concession Strussberg, sous une même et unique autorité, celle de la direction générale des chemins de fer roumains. Il faut ajouter à cela la ligne Cerna Voda-Constantza, rachetée par l'Etat en 1882 par la loi du 7 juillet. Cette ligne, en longueur de 64 km 675 m, a été construite en concession par l'Empire Ottoman et après l'annexion de la Dobrogea par la Roumanie, a été racheté à un prix de 16.459.873 lei.

En 1889, par l'effet de la convention entre l'Etat et la Cie Lemberg-Cernautzi-Jassy (concession Offenheim) le réseau Moldave passe dans l'administration de l'Etat et, avec lui, la dernière concession prend fin. L'administration des chemins de fer et leur exploitation se fait en régie directe. La loi du 19 Mars 1883, pour l'organisation des chemins de fer, crée,

dans le Ministère des Travaux Publics, une direction générale pour les chemins de fer, sous la dépendance de ce ministre. Au point de vue budgétaire, les dépenses et les revenus de l'entreprise, sont versés dans le budget général de l'Etat.

Toutes les caractéristiques d'une régie directe sont présentes dans cette organisation, au moins jusqu'en 1893 et après 1901, dates qui délimitent la création et l'abolition de l'institution d'un conseil d'administration dans les chemins de fer. Ce conseil, composé de cinq membres, recevait l'autorisation du ministre de contrôler et d'examiner en son nom, les travaux de la direction. Son rôle était simplement consultatif, parce que pour exécuter ses décisions, il fallait l'autorisation du ministre. Au point de vue financier, il ne pouvait décider que jusqu'à la concurrence d'une somme de cent mille lei.

Mais, même pendant l'existence du conseil d'administration, le ministre gardait son pouvoir sur l'administration de l'entreprise ; c'est lui, ou le conseil des ministres, suivant l'importance de l'affaire, qui décidait pour les contrats qui engageaient matériellement les chemins de fer, c'est le ministre qui nommait le personnel, qui avait à se prononcer sur les tarifs et qui accordait les gratuités. Le budget devait être premièrement approuvé par lui et, ensuite, par les Chambres, et passait entièrement avec le budget du ministre des travaux publics, dans le budget général de l'Etat.

Le système de la régie directe n'a pas donné de mauvais résultats, surtout si l'on tient compte des dé-

ceptions causées par le système des concessions dans l'époque passée.

L'avantage d'avoir toujours eu à leur tête un personnel supérieur sélect, a aidé les chemins de fer à progresser beaucoup plus sous le régime de la régie directe, que sous celui de la concession. Le corps d'ingénieurs sortis de l'école nationale des ponts et chaussées, a fourni les éléments nécessaires tant à l'administration, qu'aux travaux techniques accomplis dans la période qui va de 1880 à 1919. La longueur du réseau de chemins de fer, propriété de l'Etat, à la fin du XIX^e siècle approche de 3.100 km, construits entièrement par l'effort de l'Etat. C'est alors qu'on voulut créer, à côté du réseau de l'Etat, un réseau d'intérêt local ou industriel, réseau qui devait être construit par l'initiative privée. La loi du 28 mars 1900, modifiée le 23 mars 1905, réglemente les conditions des concessions de pareilles lignes. Les départements, communes, particuliers, soit individuellement, soit en associations, peuvent avec l'autorisation du gouvernement, construire des chemins de fer, avec la voie étroite ou normale (art. 1). Les demandes d'autorisation seront adressées au Ministre des Travaux Publics, accompagnées d'un mémoire détaillé montrant les points principaux du tracé, la raison pour laquelle on veut construire la ligne, les conditions de l'établissement de la ligne, l'époque où elle sera terminée et mise en exploitation et les tarifs, etc. (art. 2).

Le conseil des Ministres peut autoriser les travaux et délivrer l'autorisation, déclarant, en vertu de

cette loi, par décret royal, l'entreprise d'utilité publique, (art. 3). A part cette déclaration d'utilité publique, les concessionnaires auront les avantages suivants : l'Etat cède, sans demander à être payé, les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer et des accessoires, lui appartenant, ou appartenant aux domaines de la Couronne ; la possibilité d'utiliser les routes de toute catégorie, quand cela serait possible ; le droit de jonction des lignes concédées avec les lignes du réseau de l'Etat ; exemption de tout impôt envers l'Etat, le département et la commune, ainsi que de la taxe de timbre et d'enregistrement, durant 15 ans, à partir de la date du décret d'utilité publique ; exemption pour une durée de 20 ans, à partir de la date de l'autorisation de la concession, des taxes de douane pour le matériel nécessaire à la création du réseau, dans le cas où ce matériel n'existerait pas dans le pays ; un tarif minimum sur le réseau de l'Etat, pour le transport du matériel nécessaire à la construction de la ligne ; etc... (art. 5).

Par la modification apportée par la loi du 23 mars 1905, art. 2, l'Etat peut accorder par l'acte de la concession, une subvention annuelle de 1.500 lei par kilomètre et par an, pendant 30 ans, dans le cas seulement où le concessionnaire a construit une ligne à voie normale et où la ligne serve aux transports publics (art. 3).

Les concessionnaires sont obligés de soumettre au Ministère des travaux publics, avant l'exécution les projets de travaux, pour être examinés au point

de vue de la sécurité publique et pour être approuvés (art. 9 de la loi de 1900).

En cas de guerre, l'Etat peut occuper et exploiter le réseau concédé, avec l'obligation de dédommager le concessionnaire des dégâts causés pendant ce temps, et en plus, du revenu qui sera fixé d'après la moyenne des revenus des trois dernières années d'avant l'occupation du réseau par l'Etat (art. 11).

Pour les lignes mises au service du public pour les transports des voyageurs et des marchandises, l'Etat bénéficiera, après 30 années de leur mise en exploitation, de 20 % du bénéfice net, calculé après avoir déduit, de la somme entière, 5 % pour les actionnaires et jusqu'à 2 % pour l'amortissement (art. 12).

90 ans après leur mise en exploitation les lignes concédées deviennent la propriété de l'Etat, sans indemnisation, en ce qui concerne la voie et les accessoires, et avec indemnisation, après une expertise faite par les arbitres, en ce qui concerne le matériel roulant ; (art. 14).

L'Etat se réserve le droit de racheter les lignes d'intérêt local devenues d'intérêt public, après 30 ans d'exploitation, en fixant le prix après l'évaluation des constructions au moment du rachat, et après avoir transformé en capital et revenu moyen des cinq dernières années, en le multipliant par 20 (art. 16 et 17).

Les lignes destinées à servir exclusivement une exploitation minière, agricole, forestière, industrielle, etc. sans se préoccuper du service public, se-

ront soumises seulement au contrôle en ce qui concerne le service de sûreté et bénéficieront des dispenses prévues à l'art. 5 (art. 21).

Les concessionnaires sont obligés d'employer dans l'exploitation du réseau concédé au moins 60 % de personnel roumain (art. 25). La loi, qui est d'ailleurs encore aujourd'hui, en vigueur, n'a pas donnée de résultats. Des concessions accordées n'ont pas pu être exécutées. C'est le motif qui détermina le législateur de 1905 à ajouter une disposition (art. 1), qui oblige les concessionnaires à déposer une garantie de 2.000 lei pour chaque kilomètre au moment où ils demandaient la concession. On voulait écarter les demandes qui n'étaient pas sérieuses. La raison de l'insuccès de la loi réside dans le fait que les concessions devaient se contenter des lignes qui, étant d'un intérêt local, manquaient d'un rendement suffisant, pour engager des capitaux. Certains d'entre eux ont réussi parce qu'elles traversaient des régions riches et industrielles, comme c'est le cas pour la ligne Ploesti-Valeni de Munte, construite par le département Prahova, ou la ligne Buzen Nehoeasi. Le reste des lignes concédées ont un caractère de lignes d'exploitation forestière ou minière et s'occupent peu ou pas du tout du service de transport public. Elles ont été et sont encore construites par les sociétés qui exploitent, soit les massifs forestiers des Carpates, soit les bassins miniers.

Tel est le régime des chemins de fer en Roumanie, pendant cette deuxième période : d'un côté, pour les chemins de fer rachetés, la régie directe de

l'Etat, d'un autre côté, la possibilité légale de création des réseaux particuliers, par la voie de la concession, en ce qui concerne les lignes d'intérêt local ou d'intérêt industriel, agricole, etc.

L'Etat a inauguré, ayant dans ses mains l'entreprise des transports, une politique de protection industrielle, appuyée sur le jeu des tarifs, politique qui dure encore aujourd'hui, et qui, d'après certaines opinions, cause le déséquilibre budgétaire de l'administration. La loi pour l'encouragement de l'industrie nationale (1887) confère certains avantages aux industries qui viendraient s'établir en Roumanie. Ainsi, on leur met à leur disposition, gratuitement, en pleine propriété, ou pour 90 ans, un terrain de 1-5 hectares, pour l'établissement de la fabrique ; on les exonère de tout impôt envers l'Etat, le département ou la commune, pendant 15 ans ; toujours pendant 15 ans, toutes les machines nécessaires seront exonérées des taxes de douane ; la matière première qui ne se trouverait pas dans le pays pourra être importée en franchise des taxes de douane ; les fournitures pour l'Etat, les départements et les communes seront commandées dans ces fabriques, si elles sont offertes à des conditions égales.

En ce qui concerne les transports sur les chemins de fer, les produits des fabriques protégées, ils seront faits aux prix les plus réduits, qui ne dépasseront pas en tous cas le prix de régie du transport, majoré de 20 %. Le même traitement est indiqué pour la matière première apportée à la fabrique. La politique protectionniste a été inaugurée en vue de

créer une industrie nationale qui permette au pays de transformer ses richesses sur place, de permettre à sa population de trouver le travail nécessaire à la faire vivre et de garantir l'indépendance économique du pays. Avec les chemins de fer concédés à des sociétés étrangères, surtout à des sociétés formées avec de capitaux provenant des pays industriels, le protectionisme industriel pratiqué par le jeu de tarifs des transports n'était pas possible ; mais étant la propriété de l'Etat, les chemins de fer ont rendu ce grand service à la nation, d'aider dans une grande mesure à l'établissement des premières industries nationales dans le pays.

II

Les chemins de fer construits pendant cette période sont l'œuvre du corps d'ingénieurs roumains, et, en général, d'un personnel de direction et d'un personnel subalterne national. Les travaux d'art exécutés, parmi lesquels il faut citer le grand pont Carol I^{er}, sur le Danube, qui lie la Valachie à la Dobrogea, sont les fruits de la conception des techniciens qui ont été formés à l'école nationale de ponts et chaussées. Le développement du réseau a été rapide et a permis de changer, au cours d'une quarantaine d'années l'aspect économique du pays.

L'annexion de la Dobrogea a permis de construire un port moderne à la Mer Noire, port qui permettait la liaison entre la Roumanie et les autres pays, par la voie navigable, durant toute l'année, et

surtout durant l'hiver, quand le Danube gèle et rend impraticables les ports Galatzi et Braïla. La construction de la voie ferrée liant Bucarest à Fetesti, et la construction du pont sur le Danube ouvrait au pays une nouvelle possibilité de contact avec le monde économique extérieur. Le réseau qui, à la fin de la période précédente, n'était qu'une ligne traversant le pays, avec quelques embranchements vers les points de frontière (à Giurgiu, Ungheni, Predeal) devait être complétée par des embranchements pénétrant dans l'intérieur du pays et le mettant en situation de pouvoir profiter de la voie transversale.

Le réseau roumain évolue, quant à sa longueur : (1)

Année	Kilomètres
1886.....	1.402
1890.....	2.424
1895.....	2.534
1900.....	3.100
1905.....	3.179
1910.....	3.437
1915.....	3.588

Le coût de construction du réseau construit directement par l'Etat entre 1881 et 1915 (2.324 km. 566 m.) a été de 327.827.854 lei or, ce qui revenait par kilomètre approximativement à 145.000 lei or (2).

(1) Annuaire statistique de la Roumanie, Bucarest 1904, p. 327.

Les forces économiques de la Roumanie, Bucarest, 1920, p. 64.

(2) Centenarul Cailor ferate : L'administration et l'exploitation des chemins de fer, par Cezar Mereutza, p. 411.

Pendant cette période, la situation des revenus et d'excédents des chemins de fer, calculée par kilomètre de voie ferrée, était la suivante : (3)

Année	Revenu total pour 1 km. de voie ferrée	Frais pour 1 km. de voie ferrée	Excédent pour 1 km. de voie ferrée	Coefficient d'exploitation
1885....	16.950	10.623	6.327	62.673
1890....	15.811	9.889	5.922	62.544
1895....	16.970	12.557	4.393	74.110
1900....	16.180	11.499	4.681	71.067
1905....	22.305	11.789	10.516	52.854
1910....	26.323	17.579	10.744	62.066
1915/16	33.818	25.798	8.020	70.370

La dernière statistique d'avant-guerre pour les chemins de fer, nous indique la situation suivante pour l'année 1914-1915 : (4)

Voyageurs transportés	11.568.884
Voyageurs kilométriques	871.457.312
Tonnes bagages	27.476
Tonnes kilométriques	5.017.047
Tonnes marchandises grande vitesse ..	119.397
Tonnes marchand. gde vit ^{ss} kilométr.	23.702.397
Tonnes marchandises petite vitesse ...	8.009.432
Tonnes marchand. petite vit ^{ss} kilométr.	1.290.749.038
Les revenus	110.949.868 lei
Dépenses	90.637.347 lei
Excédents	20.312.522 lei
Employés	6.741
Salariés	30.029
Nombre du personnel par km exploité	10 25
La rémunération en moy. d'un agent..	1.429 lei
Le nombre des locomotives	910
Wagons de voyageurs	1.461

(3) Annuaire statistique de la Roumanie pour 1904 et 1926 et les forces économiques de la Roumanie, p. 67.

(4) Exposé des motifs fait par M. Madgearu à la loi pour la création de la régie autonome des chemins de fer, 1929, p. 31 et 32.

Wagons des bagages	140
Wagons des postes	153
Wagons des marchandises couvertes ..	9.640
Wagons des marchandises découvertes	9.909
Wagons citernes	4.027

La guerre venue, les chemins de fer durent subir l'administration des puissances centrales, dans le territoire envahi. La destruction de la voie, des travaux d'art, du matériel roulant, fut le bilan de la guerre mondiale pour les chemins de fer roumains. Immédiatement après la paix, on avait grande peine à pouvoir organiser un train pour chaque direction. Et encore, la vitesse était réduite au minimum, par l'état de la voie et du matériel. C'est alors, qu'on a dû faire un effort surhumain pour arriver à réorganiser les chemins de fer, réorganisation qu'on poursuit encore, après l'unité de la Roumanie.

TROISIEME PARTIE

I

La période d'après-guerre est dominée par deux faits importants : l'unité de toutes les provinces roumaines dans un seul état national, a fait tripler le nombre des kilomètres du réseau de chemins de fer roumains, qui était en 1915, pour la Roumanie d'avant-guerre de 3.588 kilomètres et qui, après la guerre, pour la grande Roumanie, monte à 10.585 km. de voie normale; ensuite, l'état de désorganisation et les pertes subies tant par la destruction du matériel roulant que par la destruction de la voie et des travaux d'art. Ce dernier fait n'est pas caractéristique seulement pour l'ancien royaume de la Roumanie, mais encore pour les provinces reconquises.

A. — Chaque province avait, sous la domination autrichienne, hongroise ou russe, un système de chemins de fer propre, qu'il fallait adapter au système roumain. Premièrement, quant à la direction vers laquelle le tracé était dirigé. Le tracé roumain avait comme direction les ports Braïla-Galatzi et Cons-

tantza. Les lignes de la Transylvanie se dirigent surtout vers Budapest et vers Fiume-Trieste. Les lignes de la Bessarabie, vers Odessa. Une première tâche qui s'imposait et qui dérivait du fait de l'unité nationale était d'imprimer une direction unique et concordante avec l'intérêt national. Donc, diriger le tracé vers Constantza-Braïla-Galatzi, au lieu de Trieste-Fiume-Buda-Pest-Odessa. Dans ce but, de nouvelles constructions étaient à faire.

En second lieu, la Roumanie, l'Autriche et la Hongrie avaient, pour les chemins de fer d'intérêt général, la largeur de la voie pareille, tandis que la Russie avait une voie large. Par conséquent, il fallait réduire la largeur de la voie ferrée de Bessarabie.

Au point de vue administratif, il fallait mettre toutes les législations autrichiennes, hongroises, roumaines et russes, d'accord et créer une réglementation unique. De plus, on avait à solutionner la question des réseaux appartenant à diverses Compagnies concessionnaires qui, du fait du partage de l'empire austro-hongrois, se voyait partager leurs concessions entre les nouveaux pays.

En résumé, il fallait remplacer un système formé des tronçons du réseau de chemins de fer, ayant une organisation, une direction et une construction à part, par un tout unitaire, au service de l'économie de la Roumanie nouvelle.

B. — La destruction, tant du réseau que du matériel roulant par le fait de la guerre, imposait l'emploi de capitaux importants pour la reconstruction.

Les finances de l'Etat n'étaient pas en état de supporter à elles seules la charge. Ce système de la régie directe tel qu'on l'avait pratiqué pour les chemins de fer dans la période antérieure, imposait une vie commune au budget de l'Etat et au budget de cette entreprise d'Etat.

Il s'agissait donc de trouver pour les chemins de fer une autre organisation plus propre à leur redressement. A cette fin, les trois partis politiques, libéral, du peuple et paysan-national, qui se sont partagés le pouvoir, en Roumanie, après la guerre, ont chacun gratifié les chemins de fer avec une loi. La dernière ne date même pas de deux ans et les autres n'ont pas eu une vie plus longue. Je me bornerai à faire leur critique en souhaitant qu'une des trois dure assez longtemps pour qu'on puisse se rendre compte de son efficacité. Seulement, chaque parti déclare à son tour d'opposition, qu'il changera la nouvelle loi par la sienne et, pour comble, on ne peut plus ne compter que sur une de ces trois lois, parce que un quatrième parti de gouvernement vient de se créer, qui nous annonce une quatrième loi, cette fois-ci, nous assure-t-on, la meilleure.

En tous cas, une tendance de plus en plus marquée se fait sentir vers une organisation autonome de la régie des chemins de fer. Seule la loi du parti du peuple marque la préférence vers le maintien du lien plus étroit entre l'état politique et l'entreprise économique.

J'insisterai surtout sur les lois du 13 juin 1925 et du 27 juin 1929, la première reflétant les vues du

parti libéral, la seconde, les vues du parti national-paysan. Entre les deux est intercalée la loi du 2 février 1927, votée par le gouvernement de M. le Maréchal Averesco, chef du parti du peuple. Pour bien comprendre les deux politiques libérale et nationale-paysanne, il faudra dire aussi quelques mots sur la loi du 6 juin 1924 et du 15 mars 1929, relatives à l'organisation des entreprises et des biens publics, sur des bases commerciales, lois qui reflètent les deux points de vue, des partis libéral et national-paysan.

En général, le sentiment prédominant est que les chemins de fer, pour pouvoir se réorganiser et compléter le réseau et le matériel roulant, pour pouvoir prospérer, doivent avoir une vie propre, surtout indépendante des fluctuations politiques, en laissant aux techniciens la possibilité de travailler et la responsabilité entière de l'entreprise.

II

La question du tracé des chemins de fer de la Roumanie unifiée se pose au moins à deux points de vue. Premièrement, c'est la liaison entre l'ancien royaume et les provinces reconquises. Avant la guerre, nous n'avions que quatre points de jonctions entre les chemins de fer de la Roumanie et ceux de la Transylvanie : Varciorova, Turnu-Rosu, Predeal et Palanka ; un seul avec la Bukovine ; Itzcani, et un seul avec la Bessarabie ; Ungheni. Au point de vue économique et politique, la multiplication des

jonctions entre les chemins de fer de l'ancienne Roumanie et des provinces est un fait capital. Ainsi, des études ont été faites et des travaux ont même commencé en vue de cette fin. Il faut pourtant dire que faute de capitaux, les travaux marchent trop lentement. Et il faut dire aussi que dans ce chapitre, je parlerai plus des projets que des réalisations. Le manque des capitaux nécessaires ou leur modicité, par rapport aux travaux de réparations qu'on avait à accomplir, a réduit le nombre de kilom. mis en exploitation entre 1919 et 1929 à soixante-dix.

Mais des projets et des études ont été mis au point en vue de commencer des travaux sitôt la situation financière améliorée. Revenant au premier point, celui qui touche les liaisons entre les provinces et l'ancienne Roumanie, des travaux ont commencé en vue de construire la ligne Bumbesti-Lupeni, qui mettra en liaison le bassin-minier de Petrosani avec la Valachie, par Targu-Jiu et Filiasi, en passant le massif des Carpathes par la vallée du Jiu. Toujours pour établir une liaison plus courte entre la Transylvanie et les ports du Danube et de Constantza, on construit maintenant la ligne Brasov-Buzeu, par Nehoiasi. En même temps, dans le nord de la Transylvanie, on construit la ligne Ilva-Mica-Vatra Dornei, qui établira la liaison entre cette province et la Boukovine. A part ces lignes, déjà en construction, on projette la ligne Curtea de Arges-Jiblea, qui permettra une liaison plus rapide entre Bucarest et Sibiu et servira plus tard de liaison plus courte avec l'occident de l'Europe.

Entre la Moldavie et la Transylvanie, des propositions sont faites pour la création d'une ligne Piatra-Neamtz-Bistricioara-Toplitz, qui établira encore une liaison entre les deux réseaux Transylvan et Moldave. Plus au nord, dans le même but, on a proposé la construction de la ligne Pascani-Targul-Neamtz-Transylvanie. Voilà, en ce qui concerne la Transylvanie.

Pour la Boukovine encore deux liaisons avec la Moldavie sont en vue ; la ligne Dorohoi-Sulitza-Noua Hotin (en Bessarabie) et Pascani-Vama.

La liaison entre la Moldavie et la Bessarbie est projetée, au nord, entre Todireni et Ocnitza, ensuite entre Crasna-Husi-Bucovatzi et au sud entre Foltesti-Cahul-Belgrad et Ismaïl (1).

Mais à part, la question de liaison entre les diverses parties de la Roumanie, il faut envisager la question des liaisons entre la Roumanie et les Etats voisins, en vue de faciliter le transit des marchandises. A ce point de vue, il faut avoir en considération l'intérêt que la Roumanie doit avoir d'attirer les marchandises vers ses ports d'exportation : Galatzi, Braila et surtout Constantza, par sa politique des tarifs et par la mise à la disposition des exportateurs Tcheco-Slovaques, Polonais, Hongrois et Yougo-Slaves, des moyens rapides et sûrs de transports.

En ce qui concerne la Pologne, une seule ligne

(1) Situatia C. F. R. si programul dezvoltarei ei. Edit. revistei Analele economice si statistice 1929 les études de M. l'Ingénieur M. I. Petculescu, de M. l'Ingénieur M. Codreanu et de M. l'Ingénieur I. Miculescu.

existe entre Grigoze-Ghica-Voda (frontière) et Braïla-Galatzi. Cette ligne est à voie unique, ce qui rend les transports difficiles. Il y a deux possibilités : Doubler la voie entre Grigore-Ghica-Voda (frontière)-Marasesti : Buzeu-Faurei : Fetesti-Constantza (port de la mer Noire), ou créer encore une ligne qui passerait par la vallée du Pruth. Les deux solutions sont soutenables, la première ayant l'avantage d'être moins coûteuse. Mais, au point de vue stratégique, la construction de la ligne du Pruth, aurait l'avantage de nous fournir une ligne de rocade qui pourra être très utile en cas de guerre. Seulement, la seconde solution est plus coûteuse, et, par le moment, c'est justement le capital qui manque à la Roumanie.

Pour la liaison entre la Hongrie et la Tchéco-Slovaquie, d'un côté et la Roumanie de l'autre, la construction de lignes Curtea de Arges-Jiblea-Sibiu permettra, avec le dédoublement de la voie de la ligne choisie vers les points de la frontière hongroise et tchéco-slovaque, de rendre le transport rapide, surtout pour les voyageurs. La construction de la ligne Brasov-Nehoiasi-Buzeu créera une voie directe pour les marchandises en transit .

Un argument d'ordre militaire plaide pour la création des moyens de communication directs et avec une grande capacité d'exploitation entre la Roumanie, la Tchéco-Slovaquie et la Yougoslavie, d'une part, et d'autre part entre la Roumanie et la Pologne. Tous les trois pays sont liés avec des traités d'alliance avec la Roumanie. Leur situation géographique les groupant en bloc, leur impose une solidarité

des plus étroites en cas de conflits. Spécialement, la Tchécoslovaquie, pour le premier groupe, et la Pologne, pour le second, ont une industrie plus avancée que la Roumanie et la Yougoslavie, et seront appelées à fournir le matériel de guerre nécessaire à leurs alliés, chose impossible sans l'organisation des moyens de transports. Le Danube qui pourrait lier la Tchécoslovaquie avec les autres pays du premier groupe, passe par la Hongrie, pays qui est en dehors du système d'alliance de la petite entente.

Pour les moyens de transports polono-roumains, la construction de la ligne passant par la vallée du Pruth, pourrait suffire au point de vue militaire. La liaison entre la Roumanie et la Yougoslavie est pour le moment assez insuffisante. La grande ligne traversant la Valachie, construite par la concession Strussberg, prolongée en Banat par Varciovova-Orsova-Caransebes-Lugoj-Timisoara-Jimbolia, ligne qui a un caractère international, a le défaut de n'être pas directe et d'être à voie unique. Déjà avant guerre, des travaux ont été commencés en vue de construire la ligne à voie double Bucarest-Videle-Rosiori-Caracal-Craïova et de Craïova à Gruia, petit port sur le Danube, où on devait construire un pont pour la traversée en Serbie. Cette ligne aura un double avantage : premièrement, stratégique, en créant un système de rocade en Valachie, système qui a tant manqué pendant la dernière guerre ; liaison avec un pays allié. En second lieu, au point de vue économique, elle traverse la plaine de la Valachie, contrée riche qui a besoin d'une voie de communication pour son

développement et qui, pour les chemins de fer, pourra constituer une bonne affaire au point de vue rendement.

Pour servir au transit international, un pont sur le Danube doit être construit entre Giurgiu et Rusciuk (Bulgarie) permettant le commerce roumain avec la Bulgarie et en plus, pouvant attirer vers les chemins de fer roumains les marchandises en transit entre les pays situés au nord et à l'ouest de la Roumanie, et la Bulgarie et la Grèce.

Voilà donc le programme imposé par la nouvelle situation des chemins de fer roumains, par l'unité territoriale des provinces roumaines à la patrie.

Il faut ajouter l'effort que la Roumanie a fait en transformant la voie large de la Bessarbie en voie normale, en rendant par ce fait uniforme la largeur de la voie des chemins de fer d'intérêt général de tout le pays.

Une troisième question, à part la question du tracé et de la normalisation de la voie, touche le problème de la propriété des chemins de fer situés en Transylvanie, Bukovine et Bessarabie.

La politique de l'Etat roumain vis-à-vis des sociétés privées de chemins de fer, est marquée par un esprit national. Le but que l'Etat poursuivait était, et est encore, de racheter le réseau appartenant à ces sociétés. Pour commencer, le Parlement, par la loi du 3 janvier 1923, autorise le Ministère des Communications de prendre en exploitation ou de racheter conformément aux lois qui ont accordé les concessions, tous les chemins de fer des sociétés privées,

situés dans les territoires des provinces unies au royaume roumain, qui feraient des transports publics, et qui seraient liés à une voie de chemins de fer de l'Etat ou exploités par lui (art. 1). Le Ministre des Communications devait unifier toutes les conventions d'exploitation, passées entre l'Etat et les sociétés des chemins de fer particulières qui feraient des transports publics (art. 3).

Avant cette loi, par celle du 16 Novembre 1920, on a créé dans le Ministère des Communications une direction des chemins de fer particulière (art. 1) avec l'attribution du contrôle technique de la construction et de l'exploitation de ces chemins de fer (art. 2).

En vertu de la loi du 3 janvier 1923, l'Etat qui, en fait, administrait déjà le réseau des sociétés concessionnaires, commence des pourparlers avec ceux-ci, pourparlers qui, à l'exception de quelques cas particuliers, référés au tribunal mixte roumain-hongrois, ont abouti à des conventions de rachat, ratifiées par le Parlement, par la loi du 27 mars 1926, (pour le rachat du réseau situé en Roumanie appartenant aux sociétés : Năsaud, Jibot, Gugir, Huedin-Galtzele, Jebel-Liebling, Ardealul de Sud, Timisoara-Buzias, Timisoara-Lipova-Radua, Turda-Campeni-Abrud, Valca-Viseului, Jibau, Baia Maré, Caransebes-Hateg, Tarnava Mica, Mures-Turda, Satul-Mare-Baia Maré, Satmaréné Unite, Jebel Ciacova-Boca et Sud-orientala Maghiar) ; la loi du 12 janvier ratifiant la convention entre l'Etat et la Compagnie Belge des chemins de fer et d'Entreprise, par laquelle l'Etat

achetait à la dite compagnie une quantité d'actions de la société des chemins de fer Arad et Ceanad, que l'Etat racheta plus tard ; la loi du 4 mars 1927 pour la ratification du rachat du réseau de la Société Maramuresana.

Par sa politique l'Etat poursuit deux buts : Devenir propriétaire pour les chemins de fer soit ceux d'intérêt général, soit ceux qui appartiennent aux sociétés qui détiennent un réseau partagé en deux, par la nouvelle ligne de frontière et ne peuvent plus les administrer conformément à l'intérêt général ; en second lieu, prendre entre ses mains, l'administration des moyens de transports pour pouvoir leur donner une directive unique, conforme à l'intérêt national. En dehors de cette tâche, l'Etat avait à accomplir la grande réforme de l'organisation des chemins de fer unifiés. Et avec cela, il faut passer en revue la politique de l'Etat envers les chemins de fer, politique qui n'est pas comprise de la même façon par tous les partis politiques et qui est, pour le moment, assez instable. Je commencerai par indiquer les principes de base de loi de la commercialisation des entreprises de l'Etat avec un caractère économique et ensuite je passerai en revue les lois organiques des chemins de fer.

III

L'Etat possède, en Roumanie, une masse assez importante de biens formée soit de son domaine privé (domaines agricoles, forestiers, miniers, étangs,

des exploitations de force hydraulique, le sous-sol, des stations balnéaires, les chemins de fer, la poste, le télégraphe, les ports, les docks, les services de navigation fluviale et maritime, etc...) soit de son droit régalien, représenté par la Régie des Monopoles de l'Etat.

Avant 1904, divers systèmes, l'affermage, la location, la concession, la régie d'Etat, ont présidé à l'exploitation et à l'administration de ces biens et droits. Après la guerre, le problème d'une réorganisation de l'administration fut posé et deux lois ont été votées, la première, le 6 juin 1924, contenant le point de vue du parti libéral, la seconde, celle du 15 mars 1929, reflétant la conception du parti national-paysan. En fait, ce sont MM. Vintila-Bratiano et Virgil Madgearu, de grands économistes roumains en même temps que des antagonistes acharnés, qui ont été les auteurs de ces deux lois. Les principes de la loi du 6 juin 1924, concernant la commercialisation et le contrôle des entreprises économiques de l'Etat (2) peuvent se ramener à six :

1^o Les biens de l'Etat doivent être partagés en deux : 1) Ceux qui touchent à la défense nationale, aux finances publiques ou à l'acheminement d'une politique générale (Chemins de fer, postes et télégraphes, téléphone, régie des monopoles de l'Etat, les ateliers spéciaux de l'armée, etc...); 2) Les en-

(2) Alexandre Gañe : Les solutions économiques roumaines, La commercialisation des entreprises d'Etat, Ed. Jouve et Comp. 1924 contient le texte de la loi (p. 51) et l'exposé des motifs (p. 35).

treprises ayant un caractère commercial pur, dont l'objet est la propriété de l'Etat, mais qui ne constituent pas son monopole exclusif (industries diverses, les services de navigation fluviale et maritime, l'exploitation des forêts, des pêcheries, des abattoirs, des frigorifiques, l'exploitation des générateurs d'énergie, la mise en valeur de tout droit de l'Etat, etc... Art. 2, alinéa B).

2° Les entreprises du parag. I seront exploitées en régie directe, auront leur capital versé exclusivement par l'Etat et seront administrées suivant les dispositions d'une loi spéciale (art. 3) qui leur laisserait l'autonomie nécessaire pour pouvoir se développer librement (exposé des motifs, p. 39). Les entreprises et biens du parag. 2 peuvent être exploités et administrés en association avec le capital privé (régie co-intéressée) de préférence formée par la coopération.

III° Le caractère national des entreprises sorties de l'association de l'Etat avec le capital privé : deux tiers des membres du Conseil d'administration et du Comité de direction seront roumains, ainsi que le Président et le Directeur général (art. II, al. 6) ; les actions seront nominatives et elles ne pourront être transférées qu'après l'approbation du Conseil d'administration (art. II, al. A) ; dans sept ans, au plus tard, la proportion du personnel roumain de chaque catégorie sera de 75 %, comme nombre, salaire, indemnité, etc... ; le Conseil des Ministres pourra autoriser la participation du capital étranger jusqu'à

40 % maximum du capital total de l'entreprise, de sorte que le capital national d'Etat et particulier en ce cas sera de 60 % du capital social (art. 18).

IV° Chaque entreprise (de la catégorie du par. II) sera administrée par un Conseil d'Administration composé de 12 membres maximum, dont 1/3 nommé par le Gouvernement et le reste élu par l'Assemblée générale des actionnaires. Les censeurs (3-5) seront nommés en majorité par le gouvernement (art. 4). Dans les assemblées générales des entreprises commercialisées, avec participations privées, le nombre des voix de l'Etat sera limité au maximum au 1/3 du nombre total des voix et, au minimum, au 1/4 du même nombre (art. 12).

V° L'administration de l'entreprise publique commercialisée ne peut aliéner aucun des biens constituant l'apport de l'Etat (art. 24).

VI° Participation des fonctionnaires et ouvriers aux bénéfices (art. 27) et dans le Conseil d'administration (art. 4, al. 3).

En résumé : deux systèmes, la régie directe et la régie co-intéressée, le soin de garder la prépondérance du capital, de la direction, de la main-d'œuvre nationale ; le souci de sauvegarder l'intérêt national, tout en laissant le plus d'espace possible aux initiatives individuelles, le désir d'appeler la classe ouvrière à la responsabilité de la direction et aux bénéfices de la réussite.

Tels sont les principes de base de la législation du parti libéral, qui ont soulevé des protestations, tant à l'étranger que chez les particuliers roumains. Les étrangers se plaignent de la prétention de M. Vintila Bratiano de n'accepter en Roumanie un régime de colonie. « On conçoit que, dit M. le Dr. Lucien Graux (3), devant un tel plan de « commercialisation » des entreprises de l'Etat, les bailleurs étrangers, lors de l'avant-dernière voyage encore tout récent de M. Bratiano en Europe Occidentale, aient trouvé que la portion qui leur était offerte était trop congrue, pour qu'ils puissent intervenir. Il leur parut intolérable que la Roumanie recevant de l'argent pour développer ses industries, stipulât d'abord qu'elle garderait la majorité dans le Conseil et la haute main dans la direction technique des affaires créées ». Ce qu'on ne peut pas concevoir c'est qu'un Français puisse manquer si totalement d'objectivité en jugeant les louables efforts d'une nation qu'on prétend « sœur et amie », quand elle n'a pas d'autre prétention que de collaborer avec les autres nations, sans qu'on la contraigne pour cela à abdiquer son indépendance économique. Il est d'autant plus curieux que cette incompréhension nous vienne de la France, pays où les sentiments d'amour de la liberté et de la patrie sont au paroxysme.

En Roumanie, cette loi vécut jusqu'en 1929

(3) Rapport à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie sur ma mission en Turquie et en Roumanie, sept. octobre 1924, p. 29.

quand la loi du 15 mars 1929 (4) « pour l'organisation et l'administration des entreprises et des biens publics sur des bases commerciales » l'abrogea.

Les critiques que M. V. Madgearu apportait à la loi de son prédécesseur au Ministère des Finances et qui sont exposées dans l'exposé des motifs de la loi dont il est l'auteur, sont les suivantes :

a) Les lois qui devaient organiser les entreprises d'intérêt général de l'Etat (chemins de fer, postes, etc...), n'ont assuré à ces importantes entreprises économiques de l'Etat l'autonomie administrative et financière sans laquelle tous les défauts des régies d'Etat restent hors d'atteinte ».

b) « En outre, tous les autres biens et droits de l'Etat, exploités en régie... ont continué à être administrés de la même manière, avec la même absence d'initiative, d'intérêt et de responsabilité de la part des dirigeants, avec le même formalisme bureaucratique, et avec les mêmes difficultés issues de la pratique de la loi de la comptabilité publique. »

c) « Le système préféré, la régie co-intéressée, n'a donné aucun résultat, notamment à cause des dispositions xénophobes relatives au capital et à l'administration. »

d) « Le même législateur de 1924 a commis une erreur fondamentale en ne tenant pas compte du fait élémentaire que la diversité des services, des

(4) Loi pour l'organisation et l'administration des entreprises et des biens publics sur des bases commerciales, Bucarest, Impr., Socec, et Comp. 1929, avec l'exposé des motifs (en français).

biens et des droits publics exigeait l'emploi de tous les systèmes d'exploitation, chacun d'eux pouvant avoir sa sphère d'application. » (5)

Et, tenant compte de ces critiques, M. Madgearu a rédigé la loi qui se différencie de l'ancienne principalement par une préoccupation moins pressante de la part de l'Etat pour l'ordre économique. Si l'on voulait placer l'auteur dans un catalogue d'économistes, il faudrait lui choisir une place plutôt parmi les libéraux, tandis que la place de M. Bratiano serait plutôt parmi les interventionnistes, quoique son parti s'appelle libéral.

Les principes de base de la loi du 15 mars 1929 se ramènent aux suivants :

1. Toutes les entreprises, institutions, exploitations et tous les établissements publics, qui n'ont pas d'attribution exclusivement administrative, de même que tous les biens et droits faisant partie du domaine public ou privé de l'Etat, des départements, des communes et du domaine de toutes les autres institutions d'utilité publique, se trouvant sous le contrôle de ces derniers, seront organisés et administrés conformément aux dispositions de la présente loi, dans les formes suivantes : affermage ou location, concession, régie publique commerciale, régie mixte, régie coopérative, combinaison de deux ou de plusieurs de ces systèmes (art. 1).

2. Les chemins de fer, les postes, télégraphes et téléphones, la régie des monopoles de l'Etat, les

(5) Op. cit., p. 39.

établissements militaires... sont administrés et exploités sous forme de régie publique, commerciale, en conformité de la présente loi et de lois spéciales d'organisation (art. 2, al. 2). Les régies publiques commerciales sont personnes juridiques et possèdent une gestion autonome (art. 29). Elles seront administrées de telle manière que, ayant en vue l'accomplissement de leur destination économique et administrative, et en veillant aux intérêts nationaux et économiques de l'Etat, elles soient dirigées selon des principes commerciaux par dérogation à la loi de la comptabilité publique (art. 30).

3. Les fonctionnaires et les ouvriers auront droit à une quote-part des bénéfices des entreprises exploitées en régie publique commerciale (art. 44-107-111).

4. Les dispositions concernant la régie mixte diffèrent de la loi du 6 juin 1924, justement en ce qui concerne les mesures de caractère national. A part la disposition de l'article 104 qui dit que la proportion du personnel roumain sera seule indiquée dans l'article 21 de la loi pour l'encouragement à l'industrie nationale, elle ne nous parle ni de la prédominance du capital national, ni de la direction nationale.

Au point de vue des chemins de fer, les deux lois les placent sous le régime de la régie directe, avec une autonomie, au moins en principe, aussi grande que possible. Pour les autres entreprises, les libéraux roumains adoptent le système de régie co-intéressée, tandis que les nationaux-paysans n'ont

pas de préférence pour aucun système, laissant la liberté du choix pour chaque cas particulier.

Finalement, les libéraux sont plus soucieux que les nationaux-paysans quant à la prédominance du capital et de la direction nationale par les entreprises où les capitaux étrangers voudront collaborer avec les capitaux roumains.

Une fois la façon d'envisager la politique économique de l'Etat roumain par les hommes d'Etat connue, il me reste à montrer comment ils ont appliqué les principes étudiés dans ces deux lois, dans les lois organiques du chemin de fer.

A) La première loi organique des chemins de fer roumains, dans la période d'après-guerre est celle du parti libéral, du 13 juin 1925, publiée dans le Moniteur Officiel du 17 juin de la même année. Les chemins de fer, propriété de l'Etat roumain, ainsi que ceux exploités par lui, seront désormais exploités par « l'administration des chemins de fer roumains », personne morale, mise sous l'autorité et le contrôle du Ministère des Communications.

Les organes de direction et d'administration sont :

- a) Le Conseil d'Administration, et
- b) La direction générale (art. 1).

Le Conseil d'Administration est composé par neuf membres dont huit nommés par décret Royal, d'après la proposition du Ministre des Communications faite conjointement avec les Ministres respectifs représentant les intérêts en jeu, ainsi qu'avec

l'approbation du Conseil des Ministres ; le neuvième est de droit, un officier général délégué par le Ministre de la Guerre, après l'avis du Grand Etat-Major de l'armée.

Les premiers huit membres seront :

a) Trois ingénieurs parmi lesquels au moins deux auront conduit un service d'exploitation dans les chemins de fer.

b) Un jurisconsulte proposé par le Ministre de la Justice et qui aura une expérience d'au moins dix années dans le Barreau.

c) Un fonctionnaire proposé par le Ministre des Finances.

d) Un industriel et un commerçant proposés par le Ministre de l'Industrie et du Commerce sur une liste de trois candidats présentés par l'Union des Chambres de Commerce et de l'Industrie.

e) Un agriculteur proposé par le Ministre de l'Agriculture et des Domaines, sur une liste de trois candidats présentés par l'Union des Chambres Agricoles.

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés pour une période de quatre années.

Le membre délégué par le Ministère de la Guerre, ainsi que ceux prévus aux alinéas *d* et *e* perdent leurs qualités, et leurs mandats cessent sitôt qu'il sortira de la position d'officier actif (pour le premier) et qu'ils cesseront d'être membres des organisations respectives (pour ceux prévus aux alinéas *d* et *e*) (art. 3).

Le mandat de membre dans le Conseil d'Administration est incompatible avec la fonction d'employé de l'Etat ou de membre du Parlement (art. 4).

Le Conseil d'Administration élit parmi ses membres un président et un vice-président.

Le Ministre des Communications peut prendre part aux Conseils, qui se tiendront alors sous sa présidence (art. 4).

En vue de l'expédition urgente des travaux de l'étude approfondie des diverses questions administratives et techniques, le Conseil d'Administration délègue une partie de ses attributions à deux de ses membres parmi lesquels, au moins un, devra être choisi entre ceux prévus par l'article 3, al. a (ingénieur) et qui, avec le directeur général, constitueront le « Comité de Direction » (art. 5, al. i). Les travaux des diverses directions et services seront discutés dans le Comité de direction d'après le référé du directeur général (art. 5, al. 2).

Les questions mises aux discussions du Conseil d'Administration, seront préalablement débattues en Comité de Direction (art. 5, al. 3).

Les attributions du Conseil d'Administration sont les suivantes :

1° Examine et envoie au Ministre des Communications, en vue d'être communiqué à la Chambre des députés, le projet du budget de l'administration.

2° Examine et envoie au Ministre des Communications pour être soumis après le référé du Ministre des Finances, à l'approbation du Conseil des Ministres :

a) Les propositions d'augmentation des dépenses nécessitées par d'éventuelles intensifications du trafic et qui pourront être couvertes par l'augmentation du revenu résultant de l'intensification du trafic même ;

b) Les tarifs et les conditions de transport rédigés par la direction générale.

c) Les propositions d'achats et de ventes des biens dont la valeur dépassera la compétence du Ministre, prévue par la loi de la comptabilité des Entreprises, avec caractère commercial de l'Etat, les propositions concernant les émissions d'emprunts ou d'obligations, nécessaires à l'administration et remboursables du revenu disponible, etc...

3° Examine et envoie au Ministre des Communications, pour les approuver :

a) Les propositions de nominations, d'avancement ou de révocation du personnel, qui doivent être faites par la voie du décret Royal.

b) Les projets de conventions, de tarifications, de participations, etc., qui devront être passés avec les diverses administrations de chemins de fer ou avec les diverses entreprises de transport, après la consultation du Conseil des Communications.

4° Examine et solutionne :

a) Les propositions de la direction générale, concernant les modifications à apporter, au cours de l'année, aux dépenses d'exploitation, prévues aux divers chapitres, dans la limite du chiffre total passé dans le budget.

b) Les règlements et les instructions d'exploitation.

c) Les propositions concernant les éventuelles modifications à apporter dans l'organisation intérieure de l'administration.

d) L'horaire général des Chemins de Fer.

e) Les projets généraux des nouveaux travaux et des transformations.

f) Toutes les propositions relatives à n'importe quelle question touchant l'exploitation des chemins de fer, à part celles spécifiées plus haut, cherchant les solutions les plus appropriées.

g) La compétence du Conseil d'Administration d'approuver en matière d'argent et de matériel est celle prescrite par la loi de la Comptabilité de l'Etat pour les Administrations commerciales de l'Etat (pas encore votée) (art. 6). Les décisions du Conseil d'Administration seront valables si elles sont prises en présence au moins de quatre membres parmi lesquels au moins un faisant partie du Comité de Direction, en dehors du directeur général ou de son délégué.

Les décisions seront prises conformément à la majorité des voix. En cas de parité, la voix du président décide (art. 7).

En cas de divergence d'opinions avec le délégué du Ministre de la Guerre dans les questions concernant la défense nationale, la décision sera laissée au Conseil supérieur de la défense du pays (art. 7).

A la tête de la direction générale, il y a un directeur général aidé de deux sous-directeurs géné-

raux. La nomination du directeur général se fait par le Ministre des Communications, par la voie d'un décret royal, conformément à la proposition du Conseil d'Administration (art. 12).

Le directeur général exécute les décisions du Conseil d'Administration, en conformité avec les lois, les règlements, les instructions et les directives donnés par ce conseil (art. 12).

Le directeur général bénéficie des droits d'approuver dans les limites fixées par le Conseil d'Administration. Il a sous ses ordres l'entier personnel, ainsi que les attributions suivantes :

a) Elabore dans le Comité de direction les règlements et les instructions de service et établit les détails de l'organisation, les soumettant à la discussion et à la décision du Conseil d'Administration.

b) S'assure de l'application des lois, des règlements et des tarifs, ayant soin à ce que les sommes inscrites comme revenu net dans le budget général de l'Etat soient versées régulièrement au Trésor Public.

c) Répartit et surveille à ce que le matériel roulant obtienne le maximum de rendement.

d) Approuve les nominations, les avancements, les retraites, les changements de place, ainsi que les sanctions du personnel, conformément aux lois.

e) Rédige l'horaire des Chemins de Fer et le présente, pour être approuvé, au Conseil d'Administration.

f) Il est chargé de la rédaction de la statistique des chemins de fer.

g) Examine en comité de direction et fait ses propositions au Conseil d'Administration sur les travaux faits par les bureaux d'Etudes des diverses directions et services de la direction générale, en vue du choix et de l'uniformisation des types du matériel de la voie, du matériel roulant, des constructions, etc...

h) Elabore en comité de direction les projets des tarifs et les soumet aux discussions du Conseil d'Administration.

i) Propose au Conseil d'Administration sa participation, soit personnelle, soit par délégation, aux diverses conférences internationales des transports.

j) Etudie en comité de direction et prépare les conventions avec les diverses administrations de Chemins de Fer ou avec les diverses entreprises des transports, en les soumettant à la décision du Conseil d'Administration.

k) Etudie en comité de direction et propose au conseil d'Administration, les conventions avec les usines nationales ou étrangères, concernant la réparation du matériel roulant.

l) Etudie en comité de direction et propose au Conseil d'Administration, le projet du budget annuel.

m) Répartit, avec le comité de direction, et après l'autorisation du Conseil d'Administration, les sommes disponibles provenant des crédits, et les matériaux disponibles.

n) Partage les sommes pour les dépenses, approuvées par ceux en droit.

o) Tient le Conseil au courant de la situation financière et administrative, faisant en comité de direction les propositions pour l'ouverture des crédits, et pour l'emploi des sommes disponibles provenant des divers fonds.

p) Etudie en comité de direction les données nécessaires en vue de l'émission d'un emprunt, ou d'obligations et soumet les projets au Conseil d'Administration.

q) Prépare en comité de direction les projets de lois qu'il trouvera nécessaires et les présente après leurs discussions et leurs acceptations au Conseil d'Administration, au Ministre des Communications.

r) Enfin, il prend les mesures, prépare et, avec l'avis des organes respectifs, propose au Ministre des Communications, tout ce qu'il croit nécessaire à la prospérité de l'institution des chemins de fer (art. 13).

La direction générale, en vue de l'accomplissement de son rôle, est aidée par des directions (12 directions existant d'après l'art. 12 du règlement de la présente loi) et des services centraux, directions d'exploitations (Bucarest, Pitesti, Craïova, Temisoara, Arad, Satul-Mare, Cluj, Cernowitz, Iassy, Chisinau, Galatzi, Bacau, Buzeu, Brasov, art. 26 du règlement) et d'autres sous-divisions qui sont prévues dans le règlement de la loi (art. 14).

L'avancement du personnel est conditionné par les vacances prévues dans le budget, d'après les tableaux de répartition du personnel et seulement après l'accomplissement du stage et l'ancienneté prévue dans le règlement.

Les avancements sans stage et sans ancienneté sont interdits.

a) Les avancements aux fonctions de direction seront faits seulement au choix.

b) Les avancements dans les fonctions moyennes seront faits en combinant le choix et l'ancienneté.

c) Les avancements dans les fonctions inférieures seront faits seulement dans l'ordre de l'ancienneté, d'après l'annuaire (art. 24).

En ce qui concerne la perception des revenus, les dépenses et leurs justifications, les prescriptions de la loi de la Comptabilité commerciale de l'Etat sont applicables à l'exploitation des chemins de fer (art. 38). Tous les revenus et les créances certaines et liquides de l'administration des chemins de fer seront poursuivies et exécutées conformément à la loi de l'exécution des revenus de l'Etat (art. 39).

Les tarifs doivent être arrangés de telle manière, que les sommes réalisées puissent couvrir au moins les dépenses totales de l'exploitation, y compris les dépenses du renouvellement du matériel roulant et des installations. L'application au fur et à mesure de ce principe, sera décidée par le conseil des Ministres, d'après la proposition du Ministre des Communications, d'accord avec celui des Finances et sur l'avis écrit du Conseil d'Administration et du Conseil des Communications (art.40).

Des conventions spéciales pour la réduction des tarifs fixeront les tarifs pour les transports postaux, pour les transports nécessaires à l'armée, et pour

ceux nécessaires aux industries auxquelles le Ministre de l'Industrie et du Commerce a accordé l'avantage de la loi pour l'encouragement de l'industrie nationale. Les réductions de tarifs ne pourront dépasser en aucun cas la « taxe de régie », c'est-à-dire la taxe qui représente la somme réelle dépensée pour le transport, sans tenir compte des dépenses générales, des dépenses de renouvellement et du capital investi (art. 41).

Tous les revenus et les dépenses annuels de l'administration, ainsi que les sommes nécessaires pour l'acquittement des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par l'administration des chemins de fer, figureront dans son budget qui sera envoyé à la Chambre des députés, en vue d'être approuvé.

Dans le budget général de l'Etat, n'apparaîtra que le revenu net prélimité qui sera versé au Trésor en tranches mensuelles au cours de l'année (art. 42). La différence en plus qui dépasse la cote qui sera versée au Trésor sera répartie de la manière suivante :

45 % au fonds de renouvellement et d'amélioration.

45 % au Trésor pour la constitution d'un fonds en vue de la construction d'un nouveau réseau.

10 % au fonds des (art. 42).

Dans un délai de 6 mois, après la clôture de chaque exercice (31 décembre, art. 44), la direction générale doit envoyer à la Cour des Comptes, les comptes prévus dans la loi de la Comptabilité des entreprises commerciales de l'Etat (art. 47).

Pour la nécessité de l'exploitation, et pour réaliser une meilleure administration dans les chemins de fer, on a prévu la création des fonds suivants, qui auront une comptabilité à part (art. 49) :

a) Le fonds de roulement pour que l'administration puisse être en mesure de faire à temps ses approvisionnements en matériel. Ce fonds ne peut être employé que pour des dépenses en matériel récupérables au plus tard au cours de l'année budgétaire prochaine (art. 50).

b) Un fonds de renouvellement et d'amélioration du matériel roulant et de la voie, etc... L'alimentation de ce fonds se fera à l'aide de la cote de 45 % prélevée de l'excédent dépassant le revenu net à verser au Trésor conformément à l'art. 43 (art. 51).

c) Le fonds des primes créées en vue de stimuler l'activité du personnel, et qui servira comme participation aux bénéfices (art. 52).

Parce qu'une modification de la loi de comptabilité publique n'était pas encore intervenue, on autorise le Conseil d'Administration d'approuver les dépenses jusqu'à un million lei papier sans licitation, et avec licitation, jusqu'à 10 millions lei papier.

Les dépenses entre un million et 10 millions lei papier, sans licitation seront approuvées par le Ministre des Communications. Les dépenses dépassant 10 millions lei papier seront soumises à l'approbation du Conseil des Ministres.

Telle est la loi du 13 juin 1925 dans ses lignes essentielles :

a) Les chemins de fer seront administrés sous le contrôle et l'autorité du pouvoir exécutif.

b) Le Conseil d'Administration composé de techniciens (3 ingénieurs, 1 juriconsulte, un représentant du Ministère des Finances), et des représentants de l'économie nationale (un industriel, un commerçant, un agriculteur) ceux de la première catégorie nommés directement par le gouvernement, les autres sur recommandation et au choix du gouvernement.

c) Les questions de la défense nationale priment dans le Conseil d'Administration.

d) Le Ministre des Communications, qui préside, quand il trouve nécessaire, le Conseil d'Administration, décide en cas de parité des voix.

e) Le gouvernement a toujours la décision dans les questions financières, l'approbation du budget, la question du trafic, des tarifs, etc...

f) Quant aux tarifs, une seule borne aux tendances de gratuité, « la taxe de régie ».

g) La création d'un budget à part, indépendant, avec des fonds spéciaux pour le roulement et l'amélioration, mais devant être voté par la Chambre des députés, et les comptes devant être soumis à la Cour des Comptes.

B) Le règne de cette loi a duré entre 1925 et le 27 juin 1929, avec une interruption de 6 mois, entre le 4 février 1927 et le 13 août 1927. Entre ces deux dernières dates, prend place la loi rédigée par le gou-

vernement de M. le Maréchal Averesco (le parti du peuple) promulguée le 2 février 1927 et publiée dans le Moniteur Officiel du 4 Février la même année.

Ce qui caractérise cette loi, qui a eu une si brève vie, c'est sa tendance à annexer les chemins de fer aux luttes politiques. A la tête de l'administration, figure un sous-secrétaire d'Etat qui sera aidé par le Conseil d'Administration et le comité de direction (art. 1). Le sous-secrétaire d'Etat, par son pouvoir de nommer le personnel, de le renvoyer, de le transférer (art. 3), trouve dans cet organisme, créé dans un tout autre but, la possibilité de placer ses partisans politiques, et un champ de vengeances contre les adversaires. Souvent sa capacité est bornée à l'organisation d'une campagne électorale ou des intrigues politiques.

Au point de vue financier, il avait le droit d'approuver les dépenses jusqu'à un million lei, sans qu'il y ait lieu à licitation publique et jusqu'à 5 millions de lei avec licitation (art. 3). Il a le droit de gratifier avec des sommes jusqu'à 10 mille lei, le personnel inférieur (art. 3). Il a le droit de transacter sur les litiges allant jusqu'à 200.000 lei (art. 3). Ce sont des prérogatives qui pouvaient être exercées en dehors de tout contrôle, exception faite de sa conscience, et qu'on n'a pas trouvé dans la loi libérale.

Le Conseil d'Administration, à part 3 ingénieurs, un jurisconsulte, un financier, un agriculteur, un industriel et un commerçant était composé aussi de

quatre parlementaires dont deux sénateurs et deux députés (art. 4).

Le comité de direction est composé du sous-secrétaire d'Etat et des directeurs supérieurs de l'administration (art. 7). L'organisation des directions est changée quant au nombre des directions et à la nomenclature (cinq directions supérieures, une spéciale et cinq directions d'exploitation : art. 13 et 14).

Les mêmes dispositions quant aux budgets, revenus, dépenses et leurs justifications, quant à la création des fonds de roulement, renouvellement et amélioration et primes.

Je n'insisterai plus sur cette loi, en retenant seulement ce qui la caractérise, l'introduction des influences politiques dans l'administration des chemins de fer. C'est la raison pour laquelle, six mois après, le parti libéral, revenant au pouvoir, abrogea cette loi par la loi promulguée le 3 août 1927 et publiée dans le Moniteur Officiel du 13 août 1927, loi qui remettait en même temps en fonction l'ancienne loi du 13 juin 1925 que j'ai exposée plus haut.

C) Ainsi j'arrive à la loi du 27 juin 1929, publiée dans le Moniteur Officiel du 1^{er} juillet 1929, loi qui représente le point de vue du parti national paysan, et, en particulier de M. V. Madgearu, qui est l'inspirateur direct de la loi qui gouverne aujourd'hui les chemins de fer roumains.

Les critiques que M. Madgearu apporte à la loi de M. Vintila Brătianu peuvent se résumer ainsi, en

quelques mots : manque d'autonomie réelle et suffisante à l'administration des chemins de fer. Il fait voir dans son exposé des motifs que :

a) Le Conseil d'Administration ne pouvait faire des dépenses dépassant un million ou dix millions de lei (suivant qu'elles étaient précédées ou non des licitations publiques) sans l'approbation du ministre des Communications. Par cela, l'indépendance de ce Conseil était limitée et l'exploitation ne pouvait pas profiter des bonnes conjectures du marché, en étant empêché par les formalités qu'elle devait accomplir (6).

b) Les droits du directeur général étaient ceux que le conseil d'administration lui conférait et ils étaient trop restreints (7).

c) Le personnel étant soumis à une loi trop rigide n'était pas rétribué d'après le mérite et la sélection du personnel était impossible. Ceux qui étaient capables quittaient pour cette raison l'administration et s'engageaient dans les entreprises privées.

c) L'ancienne loi prévoyait en principe la cession de la gratuité du transport, mais par une dérogation prévue dans l'article 42, permettait « exceptionnellement » la gratuité de certains transports à condition que cette dérogation soit proposée par le conseil d'administration et « approuvée par le con-

(6) Legea pentru Creerea regiei autonome C. F. R. din 1929, Biblioteca legilor uzuale adnotate N° 28, Bucuresti, Ed. Curierul Juridic 1929, l'exposé des motifs, p. 34.

(7) Idem, p. 35.

seil des ministres » (8). De cette manière, on a annulé toutes les conséquences qui devaient découler du principe qui demandait l'abrogation des gratuités.

Basé sur ces critiques, le gouvernement national paysan, formule son programme relatif aux chemins de fer, dans l'annexe de la loi monétaire, qui porte le titre de : « Annexe A, Le programme du gouvernement roumain, pour la stabilisation monétaire et le développement économique », sous le chapitre 3. Cette loi fut promulguée par le décret royal du 7 février 1929 et publiée dans le *Moniteur Officiel* N° 30 bis du même jour.

Au point de vue des travaux, le chapitre 3 de l'annexe, section I, prévoit: le renouvellement des lignes sur 1.400 kilomètres, la doublure de la voie sur 344 kilomètres, l'installation des signaux, la consolidation et la reconstruction des ponts, l'agrandissement des gares, et la construction de nouvelles gares de triage, l'extension des installations de téléphone et de télégraphe, des installations des services pour la traction, des nouvelles constructions d'ateliers de réparations pour le matériel roulant, l'amélioration du matériel roulant ainsi que l'achat du nouveau matériel roulant. Toujours dans ce programme, il est prévu la construction de nouvelles lignes dont une partie est déjà en exécution.

Les dépenses pour les améliorations (12 milliards de lei) et pour les constructions (9.600.000.000

(8) *Idem*, p. 36.

de lei) seront faites en se servant d'un emprunt de 130.000.000 de dollars en deux tranches : la première de 45 millions, et la seconde de 85 millions de dollars.

Ces dépenses devront être passées dans le débit du compte « capital » des chemins de fer et les intérêts et l'amortissement dans le budget annuel de l'exploitation. Les chemins de fer auront dans la personne de M. Leverve un collaborateur et un expert technicien qui aidera à la direction dans l'application des « dates et de l'ordre d'exécution des travaux » en concordance avec « les moyens indiqués plus haut ».

Franchement parlant, l'expert technique n'est autre chose qu'un contrôleur imposé par ceux qui ont prêté les capitaux. Les chemins de fer roumains d'avant-guerre n'ont pas eu besoin de techniciens étrangers pour exécuter les travaux et pour bien s'administrer. Aujourd'hui non plus, ce besoin n'existe pas en fait. L'existence de ces contrôleurs, que ce soit près de la Banque Nationale ou près des chemins de fer, indique, de la part d'hommes politiques du pays, le manque d'un sentiment suffisant de dignité nationale.

Passant à la section 2 dudit chapitre, qui s'occupe des moyens financiers et des investitions et de la réfection du réseau, le gouvernement s'engage à effectuer pour les chemins de fer, les ressources extraordinaires qu'il pourrait avoir, et en premier lieu une somme d'au moins 35 millions de dollars (5 mil-

liards 775 millions de lei) prélevée du produit de l'emprunt qu'il venait de faire.

En plus, les chemins de fer recevront :

a) Les sommes que la Société Nationale du Crédit Industriel, les Banques Populaires et les Coopératives restitueront à l'Etat, soit 2.500 millions de lei.

b) Le produit de la liquidation du portefeuille géré par la Banque Nationale en dehors du bilan et pour le compte de l'Etat, somme qui pourrait atteindre, après la fin de l'opération, 4.000 à 5.000 millions de lei.

c) Une partie des sommes résultant de l'accord entre la Roumanie et l'Allemagne, intervenu le 10 novembre 1928.

Après la liquidation des comptes existants entre l'Etat et les chemins de fer, une somme de 9.000.000 de dollars prélevée sur l'emprunt, constituera le fonds de roulement des chemins de fer.

La section 3 expose l'organisation administrative et la comptabilité des chemins de fer :

a) L'administration des chemins de fer aura tous les pouvoirs nécessaires pour pouvoir assurer, sur sa responsabilité, une bonne organisation du service. Les chemins de fer seront réorganisés sur la base de l'autonomie administrative et financière élargie pour pouvoir passer des contrats pour le recrutement du personnel et l'autorité de la direction.

b) Le principe de l'exploitation des chemins de fer sera que les revenus du trafic couvrent les dépenses sans subvention de la part du budget géné-

ral de l'Etat, et étant à la charge du budget des chemins de fer la part qui lui revient des versements qu'il devra faire pour la Caisse des pensions, ainsi que le service des capitaux nouvellement investis. Ce résultat devra être atteint en trois années au plus tard.

c) Les transports gratuits devront être supprimés et les réductions des tarifs revisées. Elles ne seront accordées désormais qu'avec l'autorisation du Conseil d'Administration des chemins de fer et donneront lieu à l'imputation sur les crédits ouverts à cette fin. Les transports effectués au profit des divers services publics seront à leur charge et seront acquittés par les crédits prévus dans leurs budgets respectifs.

d) Le budget des chemins de fer devra distinguer :

1° les dépenses courantes d'exploitation (entretien de la voie et du matériel roulant) ;

2° les dépenses du capital, c'est-à-dire toutes les dépenses destinées à l'amélioration et au développement du réseau et du matériel, ainsi que l'exécution de la construction des nouvelles lignes qui dépendront de l'exploitation du réseau général.

e) La comptabilité sera réorganisée en vue de pouvoir rendre possible le contrôle de l'engagement des dépenses et des paiements et de la situation financière du chemin de fer.

f) Au commencement de chaque mois, il sera publié un tableau, qui exposera pour le mois précédent :

1° la situation de la caisse au commencement et à la fin du mois.

2° les encaissements ;

3° les paiements et les engagements des dépenses. Chaque année, une situation sera publiée par l'administration des chemins de fer, d'accord avec M. Leverage, l'expert technique. C'est ici que le rôle de l'expert apparaît plus au jour de ses vraies fonctions.

Le gouvernement s'engage à faire voter une loi sur l'autonomie des chemins de fer, dans un délai de six mois. Et voilà l'histoire de la loi actuelle sur l'autonomie des chemins de fer. Pour obtenir les moyens financiers, pour stabiliser le leu, la finance étrangère a imposé au gouvernement roumain « son » programme économique, en lui fournissant les experts techniques pour les institutions qui sont à la base de la vie économique du pays. Loin de moi l'intention de contester la capacité ou la bonne volonté personnelle des experts. Leurs connaissances en matière économique ne peuvent être mises en doute. Mais, au point de vue politique, et c'est seulement sous cette face que la question peut être envisagée, la nomination ou l'acceptation des experts étrangers en Roumanie a été une faute. Premièrement, parce que nous n'en avons pas besoin, le pays étant doté d'un personnel de techniciens aussi capable que les experts étrangers installés en Roumanie, et qui ont fait déjà leur preuve au temps de l'ancienne Roumanie. Secondement, parce que, le fait d'être traité aujourd'hui en colonie qui n'est pas capable de s'or-

ganiser elle-même est une atteinte à la dignité nationale. Troisièmement : parce qu'il ne faut pas laisser, si on aspire encore à une complète indépendance, à ceux qui sont à la tête des institutions, une excuse de leurs éventuelles fautes, dans la présence des experts qui, qu'ils le veuillent ou non, leur enlèvent une partie de leurs responsabilités.

La loi pour la création d'une régie autonome des chemins de fer fut promulguée par le décret royal du 27 juin 1929, dans le délai fixé par la loi précédente. Elle fixe les principes déjà posés.

L'article premier de la loi dispose que l'exploitation et l'administration des chemins de fer faisant partie du domaine public de l'Etat Roumain, ainsi que ceux passés ou qui passeront dans son exploitation seront confiés à une régie publique commerciale, dénommée la Régie autonome des chemins de fer roumains, qui sera conduite d'après les principes commerciaux avec l'observation des intérêts supérieurs de l'économie nationale de l'Etat.

La régie autonome des chemins de fer roumains est personne juridique ; son siège est à Bucarest et est exempt de tout impôt envers l'Etat, les départements ou les communes (art. 3).

En cas de mobilisation, pendant toute sa durée, les conditions du fonctionnement de cette régie, ainsi que le traitement du personnel seront établis par les lois et les règlements militaires de guerre (art. 4). Ces organes d'administration et de direction sont :

a) le Conseil d'Administration avec le comité de direction et

b) la direction générale avec les directions et services centraux (art. 5).

A. — Le Conseil d'Administration est formé du directeur général et de dix membres :

a) un ingénieur délégué du Ministère des Communications qui aura servi au moins comme directeur dans l'administration des chemins de fer roumain ;

b) un jurisconsulte ;

c) deux spécialistes dans les questions financières et économiques ;

d) trois ingénieurs dont un spécialiste en combustible, l'autre en mécanique et le troisième en chimie industrielle ;-

e), f), g) un représentant de l'agriculture, un autre de l'industrie, un troisième du commerce choisis chacun par le ministère respectif (de l'agriculture ou de l'industrie et du commerce) sur trois listes présentées par l'Union des Chambres de l'Agriculture et l'Union des Chambres de l'Industrie et du Commerce. Le nombre des membres choisis parmi les fonctionnaires ne pourra dépasser trois. La nomination des membres sera faite par décret royal, après approbation du Conseil des Ministres, pour une période de trois ans.

Le Conseil se renouvelle périodiquement. Seul le conseil de direction fonctionnera durant quatre années. Les membres sont rééligibles (art. 6).

Le mandat de membre dans le Conseil d'Administration est incompatible avec le mandat de membre du Parlement. Les membres du Conseil d'Admi-

nistration ne peuvent faire partie, sous aucune forme, des entreprises fournissant les chemins de fer (art. 7).

Les attributions du conseil sont les suivantes :

a) Approuve l'engagement et l'effectuation des opérations des revenus et des dépenses.

b) Examine et approuve le budget de revenus et de dépenses, et l'envoie au Ministère des Communications qui le soumettra à l'approbation de la Chambre des députés, dans ses chiffres totaux des revenus et dépenses, avec son excédent ou déficit éventuel. Ce budget formera une annexe au budget général de l'Etat.

c) Examine et envoie au Ministère des Communications, pour être présenté au Conseil des Ministres, le bilan rédigé par la direction générale pour l'année expirée, ainsi que le compte de profits et pertes, et l'inventaire de fin d'année. Le bilan et les annexes seront envoyés à la Cour des Comptes pour le contrôle.

d) Examine et envoie au Ministère des communications, pour être soumis à l'avis du Conseil supérieur des Communications, et à l'approbation du Conseil des Ministres, les projets des tarifs et les conditions du transport.

e) Examine et envoie au Ministère des Communications les projets des lignes nouvelles et des modifications des lignes existantes.

f) La même chose pour les projets de règlement concernant l'application de cette loi, qui devront être

promulgués par décret royal sur proposition du Conseil des Ministres.

g) Examine et envoie au Ministère des Communications les propositions d'emprunts, nécessaires pour les investitions, soit de la part de l'Etat, soit pour des longues termes avec l'approbation des Chambres.

h) La même chose pour les propositions de création des revenus pour équilibrer les dépenses (non pour le personnel non prévu par le budget) et qui seront approuvées par le Ministre des Communications, d'accord avec celui des finances.

i) Examine et solutionne les propositions de la direction générale pour les emprunts à court terme, qui ne devront pas dépasser 20 % des recettes de l'année précédente et qui seront fournis par la Trésorerie et seulement en cas d'impossibilité, par des particuliers.

j) Examine et envoie au Ministère des Communications les propositions de création des différents fonds spéciaux qui seront approuvées par ledit Ministère en accord avec celui des finances après l'avis du Conseil Supérieur de l'Administration des Entreprises et des Richesses Publiques.

k) Examine et envoie au Ministère des Communications les propositions de la direction générale pour la vente des immeubles par la licitation publique.

l) Examine et solutionne les propositions de transaction pour les litiges ne dépassant pas 10 mil-

lions de lei et envoie pour l'approbation du Conseil des Ministres, celles dépassant cette somme.

m) Examine et envoie au Ministère des Communications pour être approuvées, les conventions avec les administrations étrangères, ou les entreprises de transport.

n) Examine et solutionne les propositions du directeur général concernant la nomination, la révocation et la retraite du personnel conformément aux règlements et aux lois.

o) Examine et envoie au Ministère des Communications, le 15 de chaque mois, une situation de la caisse pour le mois expiré (art. 9). Le ministère de la Guerre (le Grand Etat-Major) aura un délégué qui assistera à toutes les séances du Conseil d'Administration, ayant un vote consultatif. Pour le cas où la question en discussion intéressera directement les intérêts de l'armée, son vote sera délibératif (art. 10). Les décisions du conseil seront prises, en présence d'au moins 7 membres dont obligatoirement le directeur général ou son remplaçant, avec majorité des voix (art. 11). Le directeur général est le référent du Conseil d'Administration (art. 12).

B. — Pour la solution urgente des questions courantes, le Conseil d'Administration délègue une partie de ses attributions à deux de ses membres, parmi lesquels au moins un qui soit ingénieur (prévu par l'art. 6, al. *a* et *d*) qui, avec le directeur général, forment le comité de direction. Les travaux des directions des services seront discutés dans le

comité de direction sur la référence du directeur général. Les questions amenées devant le conseil d'administration seront préalablement discutées en conseil d'administration. Les questions amenées devant le conseil d'administration (art. 15).

Pour la direction des opérations financières, le Conseil d'Administration élira, parmi ses membres, un comité financier formé du directeur général et de deux membres. Aucun paiement ne sera fait sans l'autorisation préalable du Comité financier et aucune autorisation de paiement ne pourra être délivrée que basée sur des actes justificatifs, certifiés par le Chef de la direction qui fait le paiement (art. 16).

C. — A la tête de la direction générale, est placé un directeur général, aidé par deux sous-directeurs généraux. Le directeur général sera nommé avec décret royal, par le Ministre des Communications, après avis du Conseil d'Administration où il pourrait être engagé avec contrat par le conseil d'Administration avec l'autorisation du Ministre des Communications. Il peut être révoqué en cas de non application des lois, ou s'il était coupable des préjudices graves au détriment de la Régie Autonome des chemins de fer, avec l'avis du Conseil d'Administration.

Le directeur général représente personnellement ou par délégation la régie autonome des chemins de fer roumains, vis-à-vis des tiers, devant les autorités et les instances judiciaires (art. 18).

Le directeur général a sous ses ordres, le per-

sonnel, dispose et contrôle l'exécution des décisions du Conseil d'Administration et du comité de direction, conformément aux lois, règlements et instructions de service et a à sa charge la direction et le contrôle général technique, industriel et financier de la Régie, ne concordance avec les directives du Conseil d'Administration.

En dehors des attributions générales indiquées plus haut, il a les attributions spéciales qui suivent :

a) Etudie et présente avec son référant les questions qui devront passer par le Comité de Direction ou par le Conseil d'Administration pour être solutionnées avant d'être envoyées au Ministère des Communications ;

b) Répartit entre les directions et services les sommes prévues aux divers chapitres et articles du budget des dépenses ;

c) Surveille l'application du budget ;

d) A le soin de la rédaction des Cahiers des Charges pour les travaux et fournitures ;

e) Examine et envoie au Conseil les projets des modifications importantes apportées aux lignes et aux installations existantes après l'avis préalable du Grand Etat-Major ;

f) Décide les licitations publiques, conformément aux règlements ;

g) Surveille personnellement ou par délégués la régularité des services de la comptabilité ;

h) Rédige l'horaire des trains et ses modifications ;

i) surveille les organes chargés de la circulation des trains.

j) Approuve les nominations, les avancements, les mutations et les retraites du personnel.

k) Participe ou envoie des délégations avec l'approbation du Conseil d'Administration aux congrès et conférences internationaux relatifs aux transports ;

l) Enfin, il étudie les questions d'ordre général qui pourraient présenter de l'importance en vue de l'amélioration de l'exploitation, etc. (art. 19).

D. — La direction générale est subdivisée en directions et services centraux avec le nombre et attributions fixées par le règlement (art. 20).

E. — Le gouvernement aura un commissaire pour surveiller tous les actes d'administration de la régie autonome des chemins de fer.

Ce commissaire peut demander la suspension de l'exécution des décisions qui ne seront pas arrivées à une convention parfaite et qui lui paraîtraient contraires aux lois, règlements ou à la politique économique générale et aux intérêts de l'Etat. En ce cas, il doit saisir immédiatement la direction générale et en référer aussitôt au Ministère des Communications. Si, dans le délai de 15 jours, du terme où le commissaire a saisi la direction, le Ministère ne fait pas connaître au Conseil d'Administration son point de vue, les décisions contestées seront appliquées. Mais, dans le cas où la divergence entre le ministère

et l'administration ne pourra pas se solutionner autrement, chacune des parties peut s'adresser à un tribunal arbitral composé d'un premier président de la Haute-Cour de Cassation et de deux arbitres désignés par chaque partie. La décision des arbitres sera rendue avec majorité de voix, sans appel, et motivée. Aucune règle de procédure ne lie ce tribunal (art. 21).

F. — La Régie autonome des chemins de fer est obligée d'organiser et de tenir la comptabilité en matière et en argent, en double partie d'après les règles pratiquées dans les entreprises commerciales et industrielles cela en dérogation à la loi concernant la Comptabilité publique (art. 29). Le budget de cette administration devra distinguer au chapitre des dépenses :

1° Les dépenses courantes de l'exploitation, concernant l'entretien du réseau, partagées de manière à faire ressortir avec précision les dépenses concernant le personnel administratif et celles pour l'exploitation proprement dite, l'entretien et le renouvellement de la voie, l'entretien et le renouvellement du matériel roulant et les dépenses générales.

2° Les dépenses du capital (investitions) c'est-à-dire les dépenses destinées à l'amélioration et au développement du réseau et du matériel, ainsi que l'exécution des constructions, des nouvelles lignes et installations (art. 31).

La Régie doit organiser les tarifs et fixer les dé-

penses qui figureront dans son budget de manière que les revenus qui résultent de son activité, couvrent toutes les dépenses d'exploitation, ainsi que les intérêts et l'amortissement du capital prime d'investissement, les intérêts des emprunts, des subventions représençant les cotisations que cette Régie doit, en tant que patron, verser à la Caisse Centrale des Pensions et à la Caisse d'Assurance Générale pour le personnel respectif, etc. (art. 33).

Les dépenses faites sur la demande de l'Etat et qui dépasseront les revenus de la Régie seront supportés par l'Etat (art. 33).

Les transports et tous services rendus par la Régie autonome des chemins de fer, même à des services publics, seront payés selon les tarifs généraux (sauf convention contraire, dans lequel cas la « taxe de régie » sera la condition minima) (art. 34).

Dans le cas où, au cours de l'exercice, les encaisses seraient insuffisantes pour couvrir les dépenses courantes, et si le Trésor ne pouvait pas lui fournir des avances, la Régie pourrait se procurer les sommes nécessaires ailleurs ; la somme totalisée ne pourra dépasser, dans ce cas, 20 % du revenu brut de l'année précédente (art. 36).

Le couvremment des déficits éventuels constatés à la fin de l'année se fera par des avances faites par l'Etat à titre d'emprunt, après l'approbation du Conseil des Ministres et, cela, après proposition du Ministre des Communications, d'accord avec celui des Finances (art. 37). Les emprunts faits par l'Etat por-

teront l'intérêt égal à la taxe d'escompte de la Banque Nationale (art. 38).

Pour effectuer des investitions absolument nécessaires, qui comportent des dépenses que la régie ne peut pas faire avec ses revenus, elle pourra contracter des emprunts à longs termes, mais seulement en vertu d'une loi spéciale (art. 39).

Du bénéfice net, on prélèvera :

- a) du 8 % à 15 % pour le fonds de réserve ;
- b) l'intérêt de 4 % pour le capital d'investissement ;
- c) 25 %, participation aux bénéfices des fonctionnaires et ouvriers ;
- d) 0,10 % pour le Conseil supérieur de l'Administration des Entreprises et des Richesses de l'Etat ;
- e) 0,25 pour le Conseil d'Administration et le Comité de Direction des chemins de fer ;
- f) le restant sera versé au Trésor (art. 42).

On créera par des prélèvements régulières, les fonds suivants :

- a) le fonds de renouvellement constitué par un prélèvement de 2 % du revenu brut.
- b) le fonds de roulement, par un prélèvement de 2 % du revenu brut jusqu'à une certaine cote maximum fixée par le règlement.
- c) le fonds de réserve destiné au couvrement des pertes dues aux cas de force majeure se constitue par le prélèvement (art. 42, al. a) de 8 % à 15 % du revenu net (art. 43).

G. — Les gestionnaires en argent et en matière

seront sujets au contrôle périodique, obligatoire et au contrôle inopiné des chefs hiérarchiques et de contrôle (art. 46).

La vérification des différentes opérations comptables de la caisse et des comptes de gestion se fera par une commission permanente de contrôle composée par trois membres nommés par décret royal, pour une période de trois ans dont un délégué par le Ministère des Finances et le deuxième un expert comptable nommé par le Ministère des Communications (art. 47).

Les opérations comptables du bilan et les comptes annexes de la régie autonome des chemins de fer sont soumises au contrôle de la Haute Cour des Comptes.

H. — Les directives générales de la politique des transports se rapportant au tracé du réseau des chemins de fer, aux tarifs et aux conventions de transports seront données par le Conseil des Ministres, d'après les propositions du Ministre des Communications et après l'avis du Conseil Supérieur des Communications (art. 51).

Telle est la loi qui régit les chemins de fer en Roumanie depuis le 1^{er} janvier 1930, date de son application intégrale (art. 60).

Une constatation est à faire: c'est qu'elle marque un progrès vers l'autonomie de cette institution, progrès plus accentué que celui marqué par la loi de 1925, et qui la met aux antipodes de la loi de 1927. Non pas que l'autonomie soit complète: le gouver-

nement a toujours quelqu'un qui le représente auprès de l'administration, mais le Ministre des Communications n'est plus de droit président du conseil de l'administration. La politique est moins fourrée dans les affaires de l'entreprise, que sous le régime de la loi du parti du peuple et moins même, que sous le régime de la loi libérale. Par le court délai que l'article 21 fixe pour l'opposition que le Ministre, par le commissaire du gouvernement, peut faire aux décisions du Conseil d'Administration, le défaut de promptitude dans les mesures à prendre est moins évident que sous les autres législations.

D'autre part, les dispositions de l'article 51 et suivant, laissent au gouvernement la direction du jugement sur les questions de haute portée, traitant de la politique des tarifs, des tracés et des conventions de transport. Il est certain qu'un gouvernement ne peut pas renoncer d'une manière absolue à coordonner l'ensemble des dispositions prises à ce sujet, sans mettre en péril l'économie nationale. Il est vrai que le commerce, l'industrie et l'agriculture ont leurs représentants dans le Conseil d'Administration, mais leurs intérêts ne sont pas toujours concordants, ce qui fait qu'un organisme supérieur de décision est souvent nécessaire.

Les pouvoirs du Conseil d'Administration sont plus grands que sous les lois précédentes. Mais il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas du Conseil d'Administration d'une entreprise privée. Les membres du Conseil n'opèrent pas sur des capitaux leur appartenant, au moins en partie. Ils ont une responsa-

bilité qui est plus morale que matérielle. Il est vrai que leur activité conditionne le montant de leurs appointements (0,25 % du revenu net, art. 42), mais leur intérêt est moindre que s'ils avaient à toucher des dividendes de leurs actions.

En général, si on est animé du désir de voir l'Etat intervenir moins dans la sphère économique, on approuvera plus la loi de M. Madgearu que la loi de M. Vintila Bratiano. Cela en ce qui concerne les principes. Car il faut avoir en vue aussi la question pratique de l'application de la loi. Son succès dépendra de la personne qu'on choisira comme directeur général, des personnes qui formeront le Conseil d'Administration et encore du Ministre des Communications. L'application de la loi dans des conditions parfaites, je veux dire par des spécialistes nommés dans le conseil et dans la direction générale, spécialistes choisis en dehors de toute préoccupation électorale, pourra donner des résultats remarquables. En principe, je ne dirai pas que la loi est idéale. Je préfère aux régies autonomes, les concessions ou encore les régies co-intéressées avec la prépondérance dans la direction et le capital, des particuliers. Mais à la condition que le capital, la direction et la main-d'œuvre soient en majorité, sinon en totalité nationale. Or, telle n'est pas la situation en Roumanie. Le capital manque et une concession des chemins de fer ne pourrait se faire qu'avec des capitaux étrangers, ce qui se traduirait par la perte de l'indépendance économique du pays. L'époque de la concession Strussberg n'est pas si lointaine, et son souve-

nir est trop douloureux pour donner aux Roumains, l'envie de recommencer l'expérience.

Faute de possibilité d'opter pour la concession ou pour la régie co-intéressée, le régime de l'autonomie me paraît le meilleur en cela qu'il laisse aux spécialistes l'indépendance de direction, sans être soumis aux influences électorales. L'application du régime des budgets industriels avec l'indépendance financière de l'institution en rapport avec le budget de l'Etat, l'application du principe de l'équivalence dans les prestations et l'exclusion du principe de la gratuité des services, la comptabilité en double partie, la responsabilité des investitions, la séparation du crédit de l'Etat, du crédit de l'institution, tout cela pourra certainement relever les chemins de fer roumains. Mais encore une fois, il reste l'application des principes de la loi, et en politique, ce sont toujours les principes qui sont admirables et l'application des principes qui est mauvaise.

Avant de passer à la situation des chemins de fer, je parlerai de la loi de l'organisation de la Maison du Travail des Chemins de fer Roumains, loi promulguée par le décret royal du 23 juillet 1921 et publiée dans le Moniteur Officiel du 30 juillet 1921. Cette loi, avec des modifications, a été maintenue par tous les partis politiques. Ses principes sont les suivants : La création de la Maison du Travail, personne juridique, a comme but d'aider les fonctionnaires et les travailleurs, ainsi que leurs familles, de rendre leur vie plus commode, de contribuer à l'édu-

cation de leurs enfants, d'élever leurs orphelins (art. 1). La maison du Travail crée et entretient de ses revenus :

a) les habitations hygiéniques des maisons de retraite pour les vieillards et les infirmes, etc...

b) des hôpitaux, des crèches, des dispensaires médicaux, des bains, des pharmacies, etc...

c) des jardins pour les enfants, des écoles élémentaires et professionnelles, des bibliothèques, des salles de lecture, etc.

d) des institutions pour les orphelins et pour l'aide des salariés à l'éducation de leurs enfants et des facilités pour les élever.

e) des économats, pour les aliments, pour les vêtements et d'autres objets utiles (art. 2).

Les revenus de la Maison du Travail des chemins de fer seront :

1° Une taxe de 5 % mise par la direction des chemins de fer sur les transports.

2° Du produit provenant de la liquidation du compte de chargement et déchargement de rayons, en accord, et du produit des taxes de douaniers, après la liquidation des salaires et des primes (art. 3).

3° 5 % des salaires du personnel des chemins de fer (art. 61).

4° Les revenus des maisons lui appartenant et habitées par le personnel du chemin de fer (art. 61 du règlement).

Le contrôle de la gestion de la Maison du Tra-

vail est à la charge de la direction générale des chemins de fer (art. 6) et son budget sera voté par la Chambre des Députés. L'administration de la Maison est confiée à un conseil composé de :

a) Le directeur général des chemins de fer (ou un sous-directeur en son absence) comme président.

b et c) Un représentant du Ministre des Communications et un autre du Ministre du Travail.

d) Deux délégués nommés par la direction générale des chemins de fer, dont le premier sera un ouvrier et le second un fonctionnaire.

e) un délégué représentant S. M. la Reine, haute protectrice de l'institution, qui aura un vote consultatif (art. 9).

Des décisions seront prises avec majorité, et en cas de parité, le vote du président décide. A la tête de l'institution, il y a un directeur et un sous-directeur qui exécutent les décisions du Conseil d'Administration.

Le règlement de la dite loi, modifié le 16 juillet 1926, déclare que la Maison du Travail des chemins de fer roumains, créera, pour le personnel des chemins de fer :

a) Des habitations hygiéniques prévues de tout confort moderne.

La répartition de ces habitations sera faite par la Direction Générale des chemins de fer, d'après les règles qu'elle établira.

b) La Maison du Travail aidera les employés

définitifs des chemins de fer à se faire construire des maisons, qui resteront leurs propriétés définitives, en leur accordant des prêts (à un très bas taux d'intérêt et avec des facilités d'amortissement).

Ces maisons seront construites d'après des plans rédigés par le service technique de la Maison du Travail.

Elles pourront être construites, soit par le personnel de la Maison du Travail, soit directement par l'employé, mais alors sous la surveillance de la Maison du Travail.

c) Des dortoirs de service dans les stations et dépôts.

d) Des maisons dans les grands centres, pour recevoir les ouvriers et employés venus dans l'intérêt du service.

Une première remarque qui, selon mon opinion, est le premier défaut de l'institution, c'est que l'Etat a substitué son initiative à l'initiative privée. Au lieu de créer lui-même l'institution, il aurait été préférable de la laisser sortir de l'esprit d'initiative des salariés, qui, par leur association, seraient arrivés à un résultat bien meilleur.

La direction au lieu d'être entre les mains de l'Etat, aurait été entre celles des associés ; ceux-ci seraient mis en situation de pouvoir se rendre mieux compte de leurs intérêts et deviendraient directement responsables de leurs actes.

A part les défauts d'une administration faite par l'Etat, il y a une deuxième remarque qui n'est pas d'ailleurs spéciale à la loi de la Maison du Travail

des Chemins de fer, mais qui est générale à la politique économique et sociale roumaine. Les hommes politiques roumains ont, en grande majorité, fait leurs études en Europe Occidentale, et ont apporté avec eux la tendance de l'intervention de plus en plus accentuée de l'Etat dans la création des institutions sociales. Si on peut expliquer cette tendance par l'effet du vote universel en Europe Occidentale et surtout en France, la situation n'est pas la même en Roumanie. La population du pays est formée pour 81 % de la classe paysanne, classe qui, au point de vue principes politiques, est conservatrice et individualiste à l'extrême. Donc, une politique socialiste est certainement en dehors de ses vues et ne pourrait jamais être soutenue par elle. Ce que les hommes politiques font en poursuivant une politique sociale faite par l'intervention de l'Etat, ce n'est pas une chose qui leur soit imposée, soit par l'exigence de la majorité du peuple, soit même par la nécessité sentie par l'infime minorité formée par la classe ouvrière, ce qu'ils font c'est appliquer des principes importés de dehors avec lesquels ils forment une autre mentalité, une autre éducation des classes paysannes et de la classe ouvrière. Ils arriveront petit à petit à créer ce milieu propice à l'application des principes socialistes où l'individu et sa personnalité seront refoulés au troisième plan.

Tel est le cas avec la Maison du Travail.

Un exemple nous est fourni par la construction des habitations prévue par la Loi du 16 juillet 1926 :

les maisons qui seront construites par les employés en usant des emprunts fournis par la Maison du Travail devront être construites d'après les plans de la Maison du Travail par les ouvriers de sus-dits, ou sinon par ses ouvriers, au moins sous sa surveillance. Il est certain que, étant donné le taux d'intérêt si bas (1 %), en rapport avec le taux d'intérêt normal en Roumanie (20-30 %), les conditions d'amortissement très avantageuses et le désir que chacun a d'avoir un foyer, l'employé usera des dispositions de la loi. Mais, dorénavant, il s'adressera toujours à l'Etat pour ses besoins ; si avoir une maison ne signifie plus comme pour tout le monde, travailler et épargner ; la faire d'après ses besoins et ses goûts ; choisir une place et les ouvriers ; contrôler soi-même l'exécution, mais bénéficier d'une taxe de tant pour cent que les autres supporteront (5 % sur les transports) et qui formera un capital dirigé par l'Etat, qui vous prêtera à un taux inférieur, donc en perte (l'Etat paie 7 1/2 % quand il emprunte de l'argent), n'avoir même pas le besoin de penser comment construire sa maison, parce que l'Etat s'en charge, tout cela c'est transformer l'individu en un être sans personnalité, sans conception et surtout sans responsabilité. J'ai dit que cette politique n'a pas été spéciale aux chemins de fer. Le résultat commence à se faire voir. On trouve maintenant des ligues qui demandent à l'Etat de diminuer le taux de l'intérêt. Il y en a même qui demandent l'application du principe de la fixation du taux de l'intérêt avec effet rétroactif (M. Jean Th. Florisco, ancien Ministre de

la Justice) on demande à l'Etat la création des crédits agricoles ; on demande tout à l'Etat.

Ce qui me paraît certain, c'est que si jamais le socialisme devait s'installer en Roumanie, ce ne sera que grâce à des lois qui fauseront le caractère individualiste du peuple roumain.

En somme, ce que je reproche à l'institution créée en 1921, c'est qu'elle soit sortie de l'arbitraire de l'Etat au lieu d'être le résultat de besoins ressentis par la classe ouvrière et fonctionnaire, créée par eux, comme conséquence de ces besoins, par leurs efforts, par leur esprit d'initiative, par leurs moyens et en rapport avec ces moyens, dirigée sous leur responsabilité directe, ce qui aurait eu comme résultat de développer l'esprit individuel des bénéficiaires au lieu de le détruire et le remplacer par un faux dogme, celui de l'omnipotence de l'Etat de sa puissance créatrice, en dehors de l'effort individuel.

IV

D'après l'inventaire général des chemins de fer, pour l'année 1928, la valeur totale en lei or des chemins de fer roumains est de 2.112.202.206 (9), sans compter la conduite de pétrole évaluée à 27.243.579 (10) lei or.

(9) Loi pour l'organisation et l'administration des entreprises et des biens publics sur des bases commerciales, Bucarest, Imprimerie Soc et comp. 1929 exposé des motifs, p. 86.

(10) Une erreur de calcul dans le tableau qui fait passer la somme que j'indique à 112.202.220 lei or (14 lei or en plus) au lieu de la somme réelle qui est 2.112.202.206 lei or.

Dans le premier chiffre, entre :

	Lei or
Lignes de garage	1.068.906.510
Terrains; espaces clos	11.148.593
Constructions à l'intérieur et à l'exté- rieur des stations	256.613.521
Matériel roulant et de construction	591.671.697
Installations	44.760.067
Conduites, réservoirs, etc... ..	3.830.664
Matériel d'entretien	50.539.080
Matériel de voie	57.458.525
Objets d'inventaires et mobilier	21.576.794
Instruments à l'usage des ingénieurs ..	2.720.763
Installations, matériel de petits ateliers	2.262.842
Valeur mobilière et immobilière des trains ateliers	713.150
TOTAL.....	2.112.202.206

La longueur des lignes en exploitation était la suivante en 1926, d'après l'annuaire statistique de la Roumanie (11) :

1° Lignes propriétés de l'Etat :

A. — *Ancien royaume :*

a) Normales simples	3.517 kms	766
Normales doubles	180	» 458
b) Étroites	128	» 826
Total.....	3.827	» 050

B. — **BESSARABIE :**

a) Normales simples	887	» 173
Normales doubles	34	» 505
Total.....	921	» 678

C. — BOUKOVINE :

a) Normales simples	101	»	835
Normales doubles	12	»	350
Total.....	114	»	1185

D. — TRANSYLVANIE :

a) Normales simples	2.127	»	041
---------------------------	-------	---	-----

Donc un total général des lignes normales simples et doubles et étroites de 6.989.954 mètres, dont 33.500 mètres à traction électrique (en Bukovine) sont la propriété de l'Etat.

II°. — Lignes particulières administrées par l'Etat :

A. *Ancien royaume :*

a) normales simples, 233.221 mètres.

B. *Bessarabie :*

a) normales simples, 269.635 mètres.

C. *Bukovine :*

a) normales simples, 514.918 mètres.

b) étroites simples, 22. 544 mètres.

D. *Transylvanie :*

a) normales simples, 2.602.632 mètres.

b) étroites simples, 715.702 mètres.

donc, lignes particulières sous l'administration de l'Etat au total 3.989.954 mètres à voie normale et 738.256 mètres à voie étroite. Le total général des

chemins de fer en Roumanie pour 1926 était de 11.348.616 mètres.

La longueur moyenne exploitée pour le trafic des voyageurs était de 10.977 kms et pour les trafics des voyageurs et des marchandises, de 11.009 kms (12). La longueur du réseau, d'après la situation publiée par la régie autonome pour l'exercice 1930, passe à 11.130 kms (si l'on ne tient pas compte des voies doubles). Mais, en tenant compte des voies de garage et des voies doubles, la longueur du réseau monte à 14.853 kms (13).

La situation du matériel roulant le 1^{er} janvier 1929, était la suivante :

Locomotives	1.945
Wagons de voyageurs	3.629
Wagons de marchandises fermés	20.708
Wagons de marchandises découverts ..	26.036
Wagons citernes	7.650

Le total des wagons chargés a été, pour

1923.....	1.380.481	1926.....	1.498.005
1924.....	1.480.847	1927.....	1.648.975
1925.....	1.493.363	1928.....	1.790.068

pour les deux dernières années, le nombre des wagons chargés par jour a été respectivement de 5.500 à 6.000 et de 8.000.

Le temps écoulé entre deux chargements du même wagon a été, en 1926, de 11,02 jours, en 1927 de 9,93 jours, et en 1928 de 6,5 jours.

(12) Annuaire statistique de la Roumanie, 1926, p. 91.

(13) Compte rendu sur la situation des chemins de fer à la fin de l'année 1930, p. 24.

L'utilisation de la capacité de chargement des wagons, en considérant que, pour les chemins de fer, la capacité portante moyenne d'un wagon est de 14,32 tonnes, a été, en

	Tonnes
1926.....	10.58
1927.....	10.04
1928.....	9.76

Le tonnage net transporté s'est élevé, en

	Tonnes
1923.....	18.159.466
1926.....	22.483.189
1927.....	23.688.539
1928.....	22.645.915

Calculant les transports par rapport aux distances parcourues, on obtient le nombre de tonnes kilométriques suivant :

1923.....	2.476.696.800
1926.....	4.619.770.500
1927.....	4.714.832.400
1928.....	4.299.332.839

Le rapport entre le parcours des wagons chargés et le total des parcours effectués par les wagons (vides et chargés) donne la proportion de 66,63 % en 1926, 63,19 % pour 1927, et 63,75 % pour 1928.

D'après « Le compte rendu sur la situation des

(14) Les chiffres ont été pris dans l'exposé fait par M. Madgearu dans la loi pour l'organisation et l'administration des entreprises et des biens publics sur des bases commerciales, p. 47 à 49 et de « la situation des chemins de fer roumains » publiée par « les Annales économiques et statistiques », en 1929, p. 28 (I. Macovei).

chemins de fer roumains à la fin de l'année 1930 » publié par la régie autonome, la situation du matériel roulant a changé ainsi (15) :

On a acquis :

	En 1929	En 1930
Locomotives	140	64
Wagons pour voyageurs	40	112
Wagons pour marchandises	420	110

Il faut tenir compte du matériel roulant qui a dû être mis de côté comme devenu inutilisable :

	1929	1930
Locomotives	63	—
Wagons	1.761	705

la situation du matériel roulant a été, à la fin de d'année 1930, si l'on tient compte des données fournies plus haut, la suivante :

Locomotives	2.086
Wagons de voyageurs	3.781
Wagons de marchandises	44.810

La réparation du matériel roulant s'exécute en majeure partie en Roumanie, ainsi que la fabrication des wagons. On essaye encore la création d'usines pour la construction des locomotives, mais on n'a construit que des types petits à Resitza. Le gouvernement de 1927 a fait passer une loi protégeant la création de l'industrie de la fabrication du matériel roulant en Roumanie (loi du 13 mars 1927) mais, après le changement du gouvernement, cette politique a été, pour un temps, abandonnée.

En 1929, en constatant l'insuffisance de la capacité de réparation des ateliers de chemins de fer, le gouvernement nouveau a dû se rendre à la nécessité et a fait exécuter, par l'industrie privée nationale, 214 locomotives ; nombre qui est monté à 244 pour les 10 mois de 1930 (16).

La dernière situation des chemins de fer publiée en décembre 1930, donne la situation du service de l'exploitation pour les 9 mois de l'année.

Pour le transport des trains de marchandises rapides, la situation, pour 1930, était la suivante :

	Tonnes	Sommés encaissés en lei papier
Février	4.027	5.218.128
Juin	23.958	27.904.250
Octobre	45.174	49.010.250

Au total, pour la période février-octobre 1930, on a transporté avec ces trains (qui sont nouvellement créés) environ 226.000 tonnes avec 251.000.000 lei encaissés.

En ce qui concerne le total des tonnes kilométriques transportées en 1930, en rapport avec 1929, la situation publiée nous indique, pour les neuf mois de (17)

	Pour la période correspondante	Pour l'année entière
1929.....	3.238.833.493	4.618.854.117
1930.....	3.174.846.225	

(16) Idem, page 26.

(17) Idem, page 14.

Le trafic des voyageurs a été, d'après les dernières statistiques, le suivant :

Année	Tickets émis	Recettes en lei papier	Voyageurs kilométriques
1923....	46.544.782	1.179.884.078	—
1924....	55.798.473	1.518.950.355	—
1925....	50.726.971	2.513.450.811	3.412.333.794
1926....	45.954.267	—	3.454.991.578
1927....	40.400.000	—	3.150.800.000
1928....	39.400.000	—	3.046.400.000

Pour juger la situation financière des chemins de fer en Roumanie, il nous manque les données nécessaires. Il est vrai que la statistique de 1926 nous fournit des chiffres et que, d'autre part, M. V. Madgearu, dans un exposé des motifs de la loi pour la création de la Régie autonome des chemins de fer, complète les chiffres pour les années 1927 et 1928. Mais, dans la situation publiée par la Régie des Chemins de fer pour la fin de l'année 1930, à la page 4, on nous prévient que : « les dettes des chemins de fer contractées en 1926, 1927 et 1928 seront payées avec les fonds que l'Etat mettra à la disposition de la Régie des chemins de fer, fonds qui seront remboursés par le moyen des annuités, avec intérêt convenu, en 30 années en commençant le 1^{er} janvier 1932 ». « Ni les dettes contractées jusqu'à la fin de l'année 1925, ni celles contractées par les chemins de fer en 1926, 1927 et 1928 au point de vue comptable ne sont exactement connues, parce que les comptes des années précédentes ne sont pas arrêtés ».

« Les arrêts de comptes ont commencé en 1929; pour le moment, on travaille pour le compte de 1928 après avoir terminé ceux des années 1922-1927.

« Pour avoir une idée sur les déficits des chemins de fer jusqu'à la fin de l'année 1925, il faut n'avoir en vue que des comptes relatifs à l'exercice financier 1924, par exemple, il résulte un déficit total d'*au moins* 2.700.430.000 lei papier, *sans qu'on puisse préciser quelle est la somme exacte.* »

« En ce qui concerne le quantum des dettes non réglées (au point de vue de la comptabilité) des chemins de fer pour les années 1926, 1927 et 1928, elles se chiffrent approximativement à 7.330 millions de lei papier. »

Voilà pourquoi, en exposant la situation financière des chemins de fer, on a à choisir entre les chiffres fournis par l'annuaire statistique de 1926, complété par les données de M. Madgearu, dans l'exposé des motifs de la loi de 1929, d'un côté, et entre les chiffres donnés par la Régie. Les deux chiffres sont approximatifs et doivent être pris sous la réserve d'être démentis par une situation exacte qui sera, je suis certain, publiée après l'arrêt définitif des comptes.

L'annuaire statistique nous fournit les comptes suivants en lei papier (18).

Années	Total des revenus	Total des dépenses	Excédent ou déficit
1919/1920	431.901.234	—	—
1921/1922	1.395.927.448	—	—
1922/1923	2.043.061.504	—	—
1923.....	3.095.096.477	—	—
1924.....	4.418.945.151	4.904.094.927	— 485.149.576
1925.....	8.211.532.259	8.117.365.049	+ 94.167.210

D'autre part, M. Madgearu, dans l'exposé des motifs de la loi pour la création de la Régie autonome des chemins de fer, nous indique la situation suivante qui diffère de celle publiée par l'annuaire (19).

Années	Revenus	Dépenses en millions		Déficit
		d'exploitation	d'investissement	
1925.....	8.211,5	7.887,2	623,0	298,7
1926.....	11.199,0	9.764,0	1.450,0	15,0
1927.....	11.075,0	12.038,0	1.900,0	2.212,4
1928.....	11.366,4	10.662,0	1.870,0	1.125,9

Ce qui cause ce manque de précision, c'est la *dépendance* des chemins de fer au point de vue de son budget, du budget de l'Etat. Ce n'est qu'après la création d'une comptabilité à part pour cette administration qu'on pourra savoir sa situation exacte.

Ce qu'il faut remarquer, d'après la statistique de M. Madgearu, c'est qu'exception faite pour l'année 1927, les années 1925, 1926 et 1928 ont accusé des excédents si l'on ne tient pas compte des dépenses d'investitions. Ce n'est que le besoin de remplacer le matériel roulant disparu pendant la guerre, les réparations de la voie et des constructions, comme conséquences de la guerre et d'autres travaux ur-

gents qui ont nécessité des dépenses qui ont déséquilibré le budget des chemins de fer. Toutes ces dépenses sont maintenant couvertes par des emprunts que l'Etat contracte à l'extérieur et qu'il prête ensuite aux chemins de fer. Dernièrement encore, on a négocié à Paris, un emprunt de 40 millions de dollars à un cours d'émission de 86 %, portant un intérêt de 7 1/2 % et une commission pour les banques de 5 1/2 %, ce qui baisse le cours d'émission à 81 1/2 %. L'emprunt est encore à l'état de projet, la loi sur l'emprunt n'étant pas encore votée. Probablement, elle sera votée au cours de l'impression du volume. L'emprunt doit servir à la création d'un crédit agricole et pour l'investissement dans les chemins de fer. On n'a pas encore discuté les conditions que l'Etat imposera aux Chemins de fer pour le prêt de sommes provenant de cet emprunt. Mais, en supposant qu'ils paieront le même taux d'intérêt qui est de 9,14 % pour les sommes réellement touchées par l'Etat, il est certain qu'un revenu net des constructions commencées avec un capital si chèrement payé ne sera à prévoir.

CONCLUSIONS

L'époque d'après-guerre est une période de réorganisation des chemins de fer roumains. Les réformes mises en vue par les partis politiques qui se sont partagés le pouvoir en Roumanie, ont emprunté leur principe des doctrines différentes. Tandis que la réforme de 1927, du parti du peuple signifiait le retour à la régie directe de l'Etat avec un sous-Secrétaire d'Etat, donc un homme politique, comme organe directeur, les deux autres réformes, celles de 1925 et de 1929, tout en réservant à l'Etat l'exploitation du réseau, tendent à une autonomie de plus en plus marquée de l'administration envers le pouvoir politique, autonomie qui est plus visible dans la dernière loi du parti national-paysan.

Il est visible que pour le parti libéral, la sympathie va avec le système de la régie co-intéressée. Cette sympathie se fait suffisamment voir dans la loi sur la commercialisation des biens de l'Etat. Ce qui a empêché ce parti de suivre le même chemin, en ce qui concerne les chemins de fer, tient de leur programme économique nationaliste. Le marché roumain d'après guerre manquait de capitaux et cela rendait impossible la création d'une grande société à capital national, où l'Etat serait co-intéressé en ap-

portant sa mise en installations des chemins de fer exsistants. Il restait à faire appel aux capitaux étrangers. Le cercle d'études du parti national libéral, la section financière publie dans « Les résultats de la politique budgétaire du gouvernement libéral » (1) en ce qui concerne les chemins de fer : « A la fin de la guerre, les chemins de fer roumains, étaient complètement désorganisés et ruinés, tant dans l'ancien Royaume que dans les territoires repris. Les experts étrangers qui étaient venus les voir, arrivèrent à la conclusion qu'ils ne pouvaient être refaits qu'à condition d'être concessionnés à une puissante organisation étrangère. »

« La politique de l'Etat Roumain, sous l'influence des conceptions du parti libéral, a assumé la lourde charge qui est nécessaire pour une nation qui ne veut pas perdre son indépendance, de les refaire (les chemins de fer) par ses propres moyens. »

La politique du parti paysan qui tend vers une plus complète autonomie de la régie des chemins de fer est moins marquée de l'esprit national que la politique libérale. D'ailleurs, une des accusations portées par ce parti à la politique économique libérale, c'est la xénophobie, le souci trop grand à voir dans les entreprises de l'Etat, le capital, la direction et le travail, en majorité nationale. Pour le moment, les deux politiques libérales et nationales paysannes ont un point de touche. Ni l'un ni l'autre

(1) Bucarest, Imprimerie Indépendance 1920 (en roumain).

n'admettent la possibilité de concéder les chemins de fer à des sociétés privées, ni étrangères, ni nationales.

Mais l'administration des chemins de fer souffre du contact qui reste encore trop étroit avec l'Etat. Si, pour l'instant, la concession ne peut être envisagée, la seule solution pour l'avenir sera toujours dans une concession des chemins de fer à une société privée où l'Etat serait co-intéressé et apporterait comme mise, les chemins de fer estimés à la valeur qu'ils représenteraient alors. La société devra être formée par les grandes banques roumaines, avec la participation des industries métallurgiques, minières, forestièrese, etc... qui seront intéressées au développement des chemins de fer en même temps qu'elles seront intéressées à ce que l'on fasse une politique nationale au chemin de fer. L'avantage de la concession sera double : au point de vue de l'administration elle sera moins coûteuse, faite dans des meilleures conditions, l'entreprise ayant à s'occuper seulement de son rôle économique et non de satisfaire les nécessités électorales des hommes politiques.

Au point de vue financier, l'indépendance de sa gestion du budget de l'Etat ne pourra que rendre service et à l'Etat et à l'entreprise. L'entreprise privée, plus en contact avec les cercles de finance est beaucoup plus en mesure de juger cette sorte d'affaire, qu'un homme d'Etat, et de la solutionner en dehors de toute considération politique. Les emprunts que l'Etat roumain a contractés dernièrement ont montré que la réorganisation et l'extension des chemins de

fer ne peut être faite en employant des capitaux si chèrement payés. Une société privée de chemins de fer ne peut jamais investir convenablement des capitaux portant un intérêt dépassant 9 % dans une telle entreprise, sans être certaine de faire une mauvaise affaire. Les sociétés privées françaises émettent des obligations portant un intérêt de 4 % et il n'y a pas de raison pour que les chemins de fer roumains puissent supporter une charge dépassant le double des chemins de fer de France. S'il n'y avait pas à tenir compte des contingences politiques, un emprunt d'investissement n'aurait jamais été émis, dans ces conditions, par une société où les dirigeants savaient leur propre intérêt en jeu.

En ce qui touche la question de la défense nationale, l'exemple des chemins de fer particuliers français a été péremptoire. Il reste encore la question des constructions des nouvelles lignes qui auraient un caractère plutôt stratégique qu'économique. L'Etat pourrait imposer par le cahier des charges de la concession certaines constructions, et encore il pourrait, comme aujourd'hui, faire représenter l'Etat-major dans le Conseil d'Administration de la société. Dans un but de coordination des intérêts supérieurs de l'économie nationale, l'Etat devra garder son autorité en ce qui concerne la question des tarifs.

Les avantages qui ressortent d'une telle politique envers les chemins de fer, ne seront vrais que dans la mesure où le principe de l'indépendance de l'entreprise, vis-à-vis de l'Etat, sera une réalité : C'est pour cela qu'il faudrait laisser l'initiative à l'initia-

tive privée, quand même la proportion du capital de l'Etat dans la société, serait plus grande que celle du capital privé. C'est une mesure qui existait déjà dans la loi du parti libéral, traitant de la commercialisation des entreprises et biens de l'Etat.

Le service des études financières et statistiques de l'un des plus grands établissements de crédit de Roumanie, la Banque Marmorosch Blank & C°, en discutant dans l'ouvrage publié en 1920 : « Les forces économiques de la Roumanie », la question des chemins de fer, conclut : Les grandes banques devraient penser sérieusement à la formation d'un immense syndicat, qui, ensemble, avec ou sans l'Etat, prendrait à son compte la reconstruction et l'élargissement de notre système de voies ferrées (2). En principe, la solution est juste. Il faut seulement préciser que c'est une affaire où il faut tenir compte, avant tout, de l'origine du capital, en exigeant comme une condition *sine qua non*, qu'il soit, en majorité, national. La Roumanie n'a pas le droit d'oublier la concession STRUSSBERG.

15 Mars 1931.

Vu, *Le Président* :

William OUALID.

Vu, *Le Doyen* :

H. BERTHÉLEMY.

Vu et permis d'imprimer,

Le Recteur de l'Académie de Paris :

S. CHARLÉTY

BIBLIOGRAPHIE

- Annuaire statistique de la Roumanie.
- ASLAN Th. C. — Finantele Romaniei dela regulamentul organic pana astazi (1831-1905).
- AURELIAN P. S. — Tara Noastra.
- BERGER. — La Roumanie en 1900.
- Biblioteca legilor uzuale adnotate.
- BOERESCO B. — Codicele Roman.
- Banque MARMOROSCH, BLANK ET CIE. — Les forces économiques de la Roumanie.
- ÇIORICEANO G. — La Roumanie économique et ses rapports avec l'étranger, de 1860-1915 (thèse).
- Centenarul Cailor Ferate, 1830-1930.
- Darea de seama asupra situatiunei C.F.R. la finele anului 1930.
- GHENADIUS PETRESCU, D. STURDZA, D.C. STURDZA. — Actes et documents relatifs à l'histoire de la régénération de la Roumanie.
- GANE A. — Les solutions économiques roumaines : La commercialisation des entreprises d'Etat, 1924.
- GAVAUD E.H. — La question des chemins de fer en Roumanie pour les provinces en deça du Milkov (1866).
— Les chemins de fer roumains.
- GRAUX L. — Rapport à M. le Ministre du Commerce et de l'Industrie, sur ma mission économique en Turquie et en Roumanie (1924).
- MARTNER C. — Emploi des chemins de fer pendant la guerre d'Orient (1876-1878).
- Notices sur la Roumanie en 1900 (Agence Officielle roumaine).
- OBÉDÉNARE. — La Roumanie économique d'après les données les plus récentes (1876).
- PICARD Alfred. — Les chemins de fer (1918).
- PETCULESCU N. — Problema C.F.R.
- POPESCO G. — Le relèvement économique de la Roumanie (1922).

Rezultatele politicei bugetare a guvernului liberal din anii
(1922-23, 1928).

Situația C.F.R. și programul dezvoltării lui (1929).

TAROVICI C. — Les emprunts de l'Etat roumain (thèse 1906).

TASCA Gh. — Problemele economice și financiare 1927.

Monitorul Oficial și Debaterile parlamentare.

La revue générale des chemins de fer et des tramways.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
<i>La période tâtonnements. (1841-1865)</i>	<i>9</i>
a) Situation politique des Principautés de Valachie et de Moldavie.	
b) Les essais de concession du :	
1. Prince Michel Stourdza en 1841.	
2. Prince Grigori Ghika en 1856.	
3. Prince Barbe Stirbey en 1856.	
4. La Mission de Soutzo en 1857.	
5. La concession par la loi du 21 février 1864.	
6. La loi du 17 mars 1865.	
<i>La période des concessions. (1865-1880)</i>	<i>20</i>
a) La direction du tracé.	
b) La concession du Dr Strussberg.	
c) La concession Offenheim.	
d) La concession John Trévor Barkley Staniforth.	
e) La concession Crawley-Gouilloux.	
f) Conclusions pour cette période.	
<i>La période de la régie directe. 1880-1919.</i>	<i>47</i>
a) I. Loi du 30 janvier 1880 sur le rachat des C.F.R.	
II. Loi du 19 mars 1883 sur l'organisation de la Régie directe des C.F.R.	
III. Loi de 1893 sur la création d'un conseil d'ad- ministration des C.F.R.	
IV. Loi de 1901 sur l'abolition du Conseil.	
b) Loi du 28 mars 1900 relative à la construction et à l'exploitation des chemins de fer d'initiative privée.	
c) Loi de 1887 pour l'encouragement de l'industrie nationale.	

d) La situation du réseau des C.F.R. pendant cette période.	
<i>La période d'après-guerre (1919-1931)</i>	59
I. A. Aperçu général.	
B. Le problème de l'adaptation à la situation nouvelle créée par l'unité roumaine.	
a) Organisation des liaisons ferroviaires entre les provinces et l'ancien royaume.	
b) Le transit international et les liaisons interalliées.	
c) Le rachat des c. de f. particuliers des territoires annexés.	
II. A. Les lois organisatrices des c. de f. roumains	
a) Loi sur la commercialisation des entreprises d'Etat (6 Juin 1924).	
b) Loi sur la commercialisation des entreprises de l'Etat du 15 mars 1929.	
c) Loi du 13 juin 1925.	
d) Loi du 2 février 1927.	
e) Loi du 3 août 1927.	
f) Loi du 7 février 1929.	
g) Loi du 27 juin 1929.	
h) Loi du 23 juillet 1921.	
B. La situation de l'exploitation des C. de F. en Roumanie entre 1919 et 1930.	
CONCLUSIONS	129
BIBLIOGRAPHIE	135

